

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA ÚČETNICTVÍ

Postavení silniční daně v české daňové soustavě

The Role of the Road Tax in the Czech Tax System

Student: Filip Zelinka

Vedoucí bakalářské práce: Ing. Jiřina Krajčová

Ostrava 2014

Zadání bakalářské práce

Student: **Filip Zelinka**
Studijní program: B6208 Ekonomika a management
Studijní obor: 6202R049 Účetnictví a daně
Specializace: 00 Účetnictví a daně
Téma: **Postavení silniční daně v české daňové soustavě**
Role of the Road Tax in the Czech Tax System

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Charakteristika silniční daně
 3. Vývoj silniční daně
 4. Analýza silniční daně
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

KOBÍK, Jaroslav a Alena KOHOUTKOVÁ. *Daňový řád s komentářem 2013*. 2. vyd. Olomouc: ANAG, 2013. 1192 s. ISBN 978-80-7263-769-0.
ŠIROKÝ, Jan. *Daně v Evropské unii*. 5. vyd. Praha: Linde, 2012. 400 s. ISBN 978-80-7201-881-9.
VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2012*. 11. vyd. Praha: 1. VOX, 2012. 372 s. ISBN 978-80-87480-05-2.

Formální náležitosti a rozsah bakalářské práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.

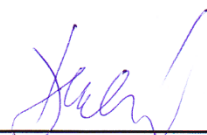
Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Jiřina Krajčová**

Datum zadání: 22.11.2013

Datum odevzdání: 09.05.2014



Ing. Jana Hakalová, Ph.D.
vedoucí katedry



prof. Dr. Ing. Dana Dluhošová
děkanka fakulty

Prohlášení o samostatném vypracování bakalářské práce

Prohlašuji, že jsem celou práci, kromě příloh č. 1 a 2, vypracoval samostatně. Přílohy č. 1 a 2, dané mi k dispozici, jsem samostatně doplnil.

V Ostravě dne 9. 5. 2014

..... Filip Zelinka

Filip Zelinka

Obsah

1. Úvod.....	5
2. Charakteristika silniční daně	6
2.1 Předmět daně	6
2.1.1 Rozdělení vozidel.....	6
2.1.2 Registrace vozidla	9
2.1.3 Stanovení, zda je vozidlo předmětem daně.....	10
2.2 Osvobození od daně.....	12
2.3 Poplatník daně	13
2.4 Základ daně a sazba daně	14
2.5 Sleva na dani.....	18
2.6 Zálohy na daň a daňové přiznání	19
3. Vývoj silniční daně	21
3.1 Česká daňová soustava	21
3.1.1 Daň.....	21
3.1.2 Funkce daní	22
3.1.3 Přímé daně	22
3.1.4 Nepřímé daně	25
3.1.5 Ostatní daňové příjmy.....	26
3.1.6 Specifika silniční daně	27
3.2 Historický vývoj silniční daně	27
3.2.1 Zákon č. 339/1992 Sb. o dani silniční.....	27
3.2.2 Původní podoba zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční	29
3.2.3 Novelizace zákona z 1. prosince 1993	31
3.2.4 Další novelizace	32
3.3 Ekologický účel daně.....	34
3.4 Státní fond dopravní infrastruktury	35
3.4.1 Mýtné a dálniční kupony	36
4. Analýza daně silniční	38

4.1 Případové studie výpočtu daně silniční	38
4.1.1 Osobní vozidlo a nákladní vozidlo do 3,5 tuny	38
4.1.2 Nákladní vozidla nad 3,5 tuny	39
4.1.3 Jízdní soupravy, tahače a návěsy	39
4.1.4 Kombinovaná doprava	40
4.2 Daň z motorových vozidel ve Slovenské republice.....	41
4.2.1 Případová studie – porovnání českého a slovenského zdanění.....	43
4.3 Další zpoplatnění používání vozidla.....	44
4.3.1 Analýza silniční daně ve vazbě na spotřební daně a mýto.....	45
4.4 Význam daně silniční	47
4.5 Návrhy na změny silniční daně	48
4.5.1 Interakce s mýtem	48
4.5.2 Zrušení daně silniční	49
5. Závěr.....	51
Seznam použité literatury	52
Seznam zkratk	53
Prohlášení o výsledku bakalářské práce	
Seznam Příloh	
Přílohy	

1. Úvod

Daň silniční nelze považovat za jednu z daní, které jsou ve středu pozornosti občanů České republiky. Zákodáři je spíše opomíjena a nepřitahuje ani pozornost médií tak, jako daně z příjmů, daň z přidané hodnoty, spotřební daně nebo sociální pojištění. Část veřejnosti se dokonce s touto daní nemusí za celý svůj život setkat, pakliže například nezačnou podnikat, avšak daň silniční zde platí, podnikající osoby ovlivňuje a je pro ně zátěží.

Přestože daň silniční není běžným tématem diskuze, je namístě se v její souvislosti zabývat některými otázkami. Jaký je účel této daně? Splňuje tento účel? Diskriminuje tato daň podnikatele? Jaké změny lze v zákoně o dani silniční provést, aby byla přínosnější pro společnost?

Za téma této bakalářské práce byla zvolena právě daň silniční, konkrétně její postavení v české daňové soustavě a její analýza. Cílem této práce není silniční daň pouze popsat a vysvětlit, ale také se i podívat na vývoj, kterým od vzniku samostatného českého státu prošla, analyzovat její dopad na poplatníky této daně a srovnat ji s obdobnou daní ve Slovenské republice. Teprve poté, co budou tyto dílčí části splněny, bude možné silniční daň pochopit nejen jako celek, ale i v kontextu dalších daní a poplatků, kterými jsou její poplatníci zatěžováni, a navrhnout některé změny, které by v souvislosti se silniční daní mohly vést k celospolečenskému prospěchu.

K dosažení tohoto cíle jsou v této bakalářské práci využity metody popisu, analýzy a srovnání.

2. Charakteristika silniční daně

Daň silniční je jednou z daní daňové soustavy České republiky. Je upravena zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční v jeho aktuálním novelizovaném znění.

2.1 Předmět daně

Předmětem daně silniční jsou silniční motorová vozidla a jejich přípojná vozidla, která jsou registrovaná a provozovaná v České republice a jsou používána poplatníkem daně z příjmů právnických osob nebo poplatníkem daně z příjmů fyzických osob k činnosti nebo v přímé souvislosti s činností, ze kterých plynou příjmy ze samostatné činnosti podle zákona upravujícího daně z příjmů. V případě, že silniční vozidlo používá **veřejně prospěšný poplatník** daně z příjmů právnických osob k činnosti, ze které plynoucí příjmy nejsou předmětem daně z příjmů, není ani toto silniční vozidlo předmětem daně silniční.

Dále jsou za předmět daně automaticky považována vozidla určena výlučně k přepravě nákladů, jejichž největší povolená hmotnost přesáhne 3,5 tuny, a to bez ohledu na to, zda jsou používána k podnikatelské činnosti.

2.1.1 Rozdělení vozidel

Zda se jedná o silniční vozidlo, jak požaduje zákon o dani silniční, lze určit pomocí zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb. (dále jen zákon o provozu vozidel na pozemních komunikacích).

Tento zákon ve druhém a třetím paragrafu rozděluje vozidla do dvou hlavních skupin a to na vozidla silniční a vozidla zvláštní.

Silniční vozidla jsou motorová nebo nemotorová vozidla, která jsou vyrobena za účelem provozu na pozemních komunikacích pro přepravu osob, zvířat, nebo věcí.

Druhy vozidel náležící do této skupiny jsou:

- motocykly,
- osobní automobily,
- autobusy,

- nákladní automobily,
- přípojná vozidla,
- ostatní silniční vozidla.

Zvláštní vozidla jsou vozidla vyrobená k jiným účelům než k provozu na pozemních komunikacích, která mohou být při splnění podmínek stanovených zákonem č. 56/2001 Sb. k provozu na pozemních komunikacích schválena.

Druhy zvláštních vozidel jsou:

- zemědělské nebo lesnické traktory a jejich přípojná vozidla,
- pracovní stroje samojízdné,
- pracovní stroje přípojně,
- nemotorové pracovní stroje nebo nemotorová vozidla tažená nebo tlačena pěšky jdoucí osobou,
- vozíky pro invalidy s motorickým pohonem, pokud jejich šířka nebo délka přesahuje jeden metr, jejich konstrukční rychlost přesahuje 6 km·h⁻¹ nebo jejich maximální přípustná hmotnost převyšuje 450 kg.

Pro určení, zda vozidlo je, či není předmětem zákona o dani silniční, je důležitý nejen druh, ale také kategorie vozidla. Oba tyto údaje jsou uvedeny v technickém průkazu vozidla.

Jednotlivé kategorie vozidel jsou popsány v příloze zákona č. 56/2001 Sb.

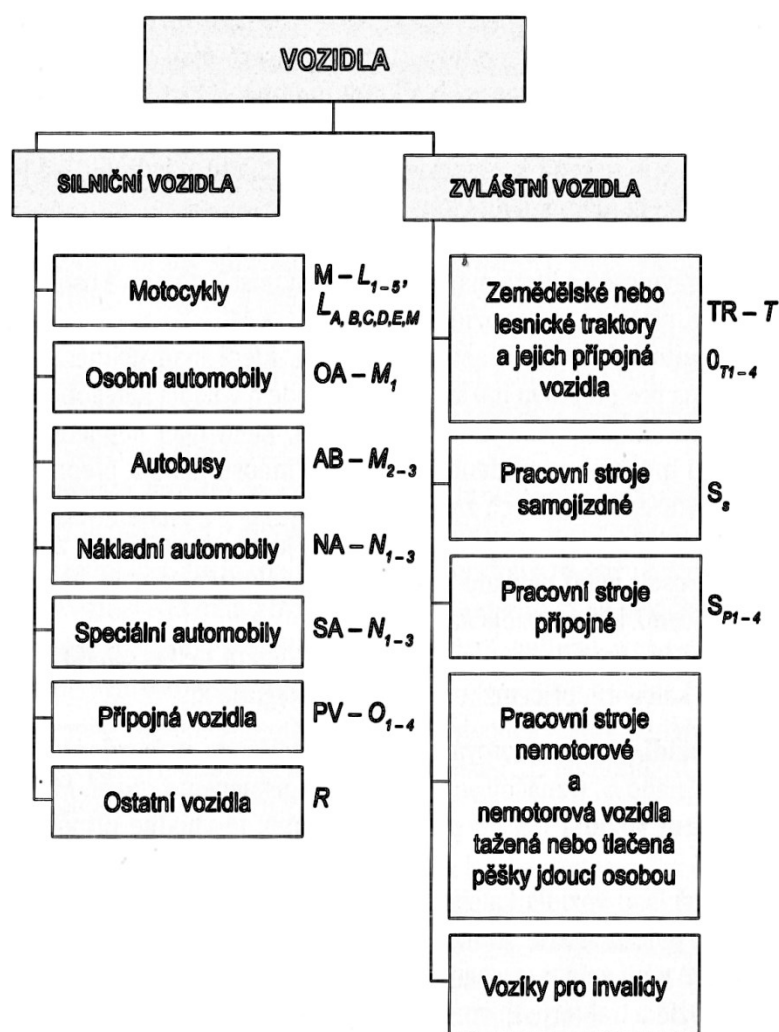
Základní kategorie členění vozidel jsou:

- kategorie L – motorová vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly,
- kategorie M – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu osob,
- kategorie N – motorová vozidla, která mají nejméně čtyři kola a používají se pro dopravu nákladů,
- kategorie O – přípojná vozidla,

- kategorie T – traktory zemědělské nebo lesnické
- kategorie S – pracovní stroje,
- kategorie R – ostatní vozidla, která nelze zařadit do výše uvedených kategorií.

Tyto kategorie se dále člení do podkategorií podle technických parametrů vozidel, jako je například objem válců motoru, výkon motoru, hmotnost a další.

Obr. 2.1.1 Členění vozidel



zdroj: Ing. Karel Janoušek: Daň silniční s komentářem

Podle tohoto systému bude například osobní automobil zařazen do druhu OA (osobní automobil) a kategorie M₁, tedy vozidlo, které má nejvýše osm míst k přepravě osob, kromě místa řidiče, nebo víceúčelové vozidlo. Tyto údaje bude možné zjistit z technického průkazu vozidla.

2.1.2 Registrace vozidla

Pro účely daně silniční je důležité sledovat, zda je vozidlo registrováno a dále kdy proběhla první registrace vozidla.

Registry silničních vozidel jsou vedeny obecními úřady s rozšířenou působností a jsou veřejným seznamem, po prokázání právního zájmu je tedy možné z registru požadovat opisy a výpisy údajů.

Majitelé vozidel, jejichž úmyslem je na území České republiky provozovat silniční vozidlo nebo vozidlo přípojně, jsou podle § 6 zákona o provozu vozidel na pozemních komunikacích povinni toto vozidlo přihlásit k registraci. Tato povinnost je podle § 11 a § 12 nutná vykonat do lhůty 10 pracovních dní a týká se nejen přihlášení vozidla registru, ale také ohlášení změn údajů.

Při registraci je vozidlu vystaven technický průkaz a přidělena registrační značka.

Pro účely silniční daně je poměrně důležitá možnost požádání o **dočasné vyřazení vozidla** z provozu na pozemních komunikacích. Toto vyřazení je omezeno maximální dobou 12 po sobě jdoucích kalendářních měsíců, kterou může úřad obce s rozšířenou působností v odůvodněných případech dále prodloužit, ne však o dobu delší než 6 měsíců. Dočasné vyřazení je zaznamenáno do technického průkazu vozidla a majitel je povinen vrátit tabulku s registrační značkou vozidla, osvědčení o registraci vozidla a paměťovou kartu vozidla, pokud byla vydána.

Technický průkaz je upraven vyhláškou č. 243/2001 Sb., o registraci vozidel. Podle této vyhlášky je technický průkaz veřejnou listinou a dokladem, kterým registrační místo osvědčuje a stvrzuje vlastnictví vozidla, jeho technický popis a identifikační údaje. Údaje v technickém průkazu zaznačené, důležité pro daňové řízení, jsou především:

- druh a kategorie vozidla,
- obsah motoru,
- počet náprav,
- datum první registrace,
- provozovatel vozidla,

- údaje o přestavbě a změnách na vozidle.

Tyto údaje jsou důležité především pro správné stanovení sazby daně silniční. Je nutné brát zřetel na fakt, že datum první registrace se nevztahuje jen na území České republiky, ale i na zahraničí. Není tedy možné na naše území dovézt dlouho používané vozidlo již dříve registrované v jiném státě a požadovat slevy na dani jako při pořízení a používání vozidla nového.

2.1.3 Stanovení, zda je vozidlo předmětem daně

Pro to, aby bylo možné vozidlo považovat za předmět daně silniční, musí být zároveň splněno několik podmínek vztahujících se k technickým vlastnostem vozidla, způsobu a účelu provozování vozidla a registraci vozidla.

V první řadě se musí jednat o vozidlo patřící do skupiny silničních vozidel. Vozidlo musí být dále registrováno v České republice a provozováno na jejím území. Dále musí být vozidlo používáno k podnikání a jiné samostatné výdělečné činnosti a to poplatníkem, který je takto vnímám z pohledu daně z příjmů (u daně z příjmů právnických osob je tato podmínka splněna vždy, nejde-li o veřejně prospěšného poplatníka, jehož příjmy nejsou předmětem DzP, u daně z příjmů fyzických osob musí poplatníkovi plynout příjmy ze samostatné činnosti, viz předmět daně).

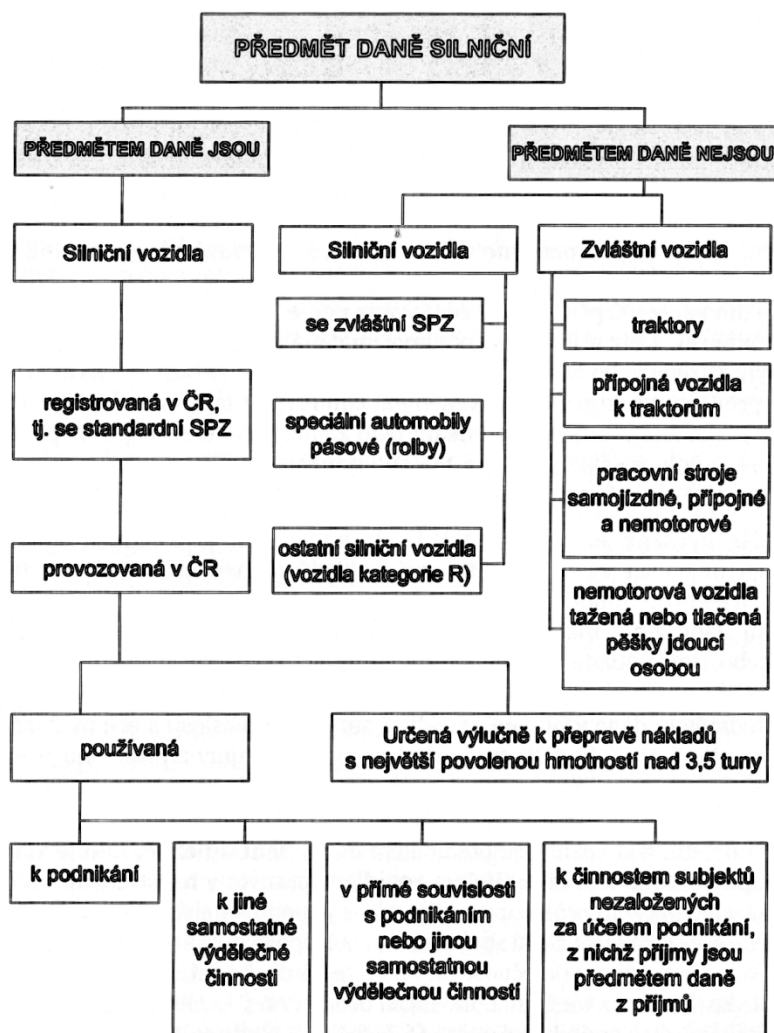
Vozidla s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny, která jsou určena výhradně k přepravě nákladů a která jsou registrována v České republice, jsou předmětem daně vždy bez ohledu na skutečnost, zda jsou používána k podnikatelské činnosti.

V souvislosti s tímto uvádí kniha Ing. Karla Janouška Daň silniční s komentářem rozsudek Nejvyššího správního soudu 7 Afs 64/2008-52 ze dne 31. července 2008, kdy ČSAD, s. r. o. Rychnov nad Kněžnou žaloval Finanční ředitelství v Hradci Králové. Podle rozhodnutí soudu je u vozidel s nejvyšší povolenou hmotností minimálně 12 tun jediným rozhodujícím faktem, zda jsou předmětem daně silniční, jejich registrace v České republice a fyzické odevzdání registračních značek má za následek pouze nemožnost provozovat vozidlo v souladu se zákonem. Od zdaňovacího období 2009 správci daně postupují v souladu s tímto nálezem soudu i u všech vozidel určených k přepravě nákladů s nejvyšší povolenou hmotností nad 3,5 tuny.

Aby nedocházelo k rozporu s právem Evropské unie, dále platí, že vozidla jsou zdaňována v zemi, kde jsou registrována, a nikoliv v zemi, kde jsou provozována.

Toto je upraveno směrnicemi Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ve znění směrnice 2006/38/ES. V praxi to znamená, že vozidlo registrované v České republice, provozované v Polské republice bude předmětem české silniční daně.

Obr. 2.1.2 Předmět daně silniční



zdroj: Ing. Karel Janoušek: Daň silniční s komentářem

Je důležité si povšimnout, že pro určení předmětu silniční daně není podstatné, kdo je majitelem vozidla, ale zda je využíváno k podnikání nebo jiné samostatné výdělečné činnosti. Vozidlo v obchodním majetku kapitálové společnosti se nestává automaticky předmětem daně. Naopak vozidlo, jehož majitel je nepodnikající fyzická osoba, se předmětem daně stane, pokud bude využito osobou, jejíž příjmy jsou předmětem daně podle § 7 a § 18 (a § 18a, § 18b) zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů.

Ing. Karel Janoušek také uvádí, že *ze silničních vozidel nejsou předmětem daně vozidla patřící do druhu „ostatní vozidla“ (tj. vozidla kategorie R).*

Historická a sportovní vozidla zpravidla předmětem daně také nejsou, mohly by se však předmětem za jistých okolností stát. Tyto okolnosti by nastaly v případě, kdy by sportovnímu vozidlu byla registračním místem udělena výjimka a byl mu tak umožněn provoz na pozemní komunikaci mimo soutěž, nebo pokud by historickému vozidlu byla udělena standardní registrační značka, a tato vozidla by následně byla využita na pozemních komunikacích v souvislosti s výdělečnou činností.

2.2 Osvobození od daně

Přestože je vozidlo uznáno jako předmět daně silniční, může být v některých případech od daně osvobozeno podle § 3 zákona o silniční dani. Jde především o:

- vozidla zpravidla s méně než čtyřmi koly, tedy vozidla kategorie L, jako jsou mopedy, motocykly, motorové tříkolky, ale i motorové čtyřkolky, pokud mají charakter konstrukce motocyklu (výkon motoru do 15 kW a hmotnost do 400 kg) a jejich přípojná vozidla,
- vozidla diplomatických misí a konzulárních úřadů, pokud je zaručena vzájemnost,
- vozidla linkové vnitrostátní osobní přepravy, pokud alespoň 80% kilometrů najetých ve zdaňovacím období je za tímto účelem,
- vozidla ozbrojených sil, vozidla civilní obrany (s výjimkou použití pro výdělečnou činnost), vozidla bezpečnostních sborů, obecní policie, sboru dobrovolných hasičů, vozidla poskytovatele zdravotních služeb, vozidla důlní a horské záchranné služby, vozidla poruchové služby energetických a plynárenských zařízení.

Tato vozidla musí být vybavena speciálním zvukovým výstražným znamením a výstražným světlem modré barvy, toto zařízení musí být zapsáno v technickém průkazu vozidla. Pokud nejsou vozidla zdravotní, horské a důlní záchranné služby vybavením zařízení, je rozhodující jejich označení v technickém průkazu jako sanitní nebo záchranné vozidlo.

Dále jsou od silniční daně osvobozena:

- zametací vozidla, speciální jednoúčelová vozidla (značkovače silnic, pluhy)
- vozidla pro dopravu nákladů, jejichž nejvyšší povolená hmotnost nepřesahuje 12 tun a mají elektrický nebo hybridní pohon, používají jako palivo plyn LPG nebo CNG nebo směs automobilového benzínu a etanolu 85.

U zametacích a jednoúčelových vozidel je důležité, aby byla používána výlučně pro zajištění schůdnosti a sjízdnosti pozemních komunikací. Platí přitom, že jiným použitím tohoto vozidla se neztratí nárok na daňové osvobození pro celé zdaňovací období, ale pouze na měsíce, kdy bylo jinak využíváno.

Nově od 1. 1. 2014 jsou v zákoně jako osvobozená vymezena:

- vozidla požární ochrany používaná jednotkou hasičského záchranného sboru podniku (platí zde stejný požadavek na zvukové a světelné výstražné zařízení jako např. u sboru dobrovolných hasičů) a
- vozidla, která jsou mobilizační rezervou nebo pohotovostní zásobou a nejsou užívána k podnikání.

U vozidel osvobozených z důvodu využití ekologických paliv není požadováno, aby bylo využíváno výhradně toto palivo. Pokud je tedy vozidlo přestavěno pro použití LPG, bude od daně osvobozeno i přesto, že bude částečně jako pohonnou hmotu používat benzín.

Všechna tato osvobození se mohou uplatnit na celé kalendářní měsíce, kdy byly splněny jejich podmínky.

2.3 Poplatník daně

Poplatníkem silniční daně je zpravidla jeho majitel, vlastník, tj. fyzická nebo právnická osoba, která je zapsána v technickém průkazu vozidla jako jeho **provozovatel** a to i v případě, kdy vozidlo ke svému podnikání použila jiná osoba. Existují však výjimky, které jsou popsány níže.

Ing. Karel Janoušek ve své publikaci upozorňuje na situaci, kdy je vozidlo pořízené formou finančního leasingu: *Pokud v technickém průkazu nájemce jako provozovatel zapsán není, je poplatníkem daně leasingová společnost (vlastník vozidla) se všemi povinnostmi z toho vyplývajících. Pokud v tomto případě uhradí silniční daň nájemce na svůj účet u finančního*

úřadu, jde o daň zaplacenou za jiného poplatníka, která podle ustanovení § 25 odst. 1 písm. r) ZDP není daňově uznatelným výdajem (nákladem).

Poplatníkem daně se může stát také **uživatel** vozidla a to v případě, že jeho provozovatelem je osoba, která zemřela, zanikla, popřípadě byla zrušena, nebo je provozovatel odhlášen z registru vozidel. Uživatel se stává provozovatelem vozidla také v případě, že vozidlo užívané k podnikání je registrováno a určeno jako mobilizační rezerva nebo pohotovostní zásoba.

Pro osoby s trvalým pobytem nebo sídlem v zahraničí je poplatníkem daně **stálá provozovna** nebo **jiná organizační složka**.

V některých případech se poplatníkem stává **zaměstnavatel** zaměstnance, přestože není provozovatelem vozidla. Musí se ovšem jednat o osobní automobil nebo jeho přípojně vozidlo, které zaměstnanec využije k cestě, za kterou je mu zaměstnavatel povinen platit cestovní náhrady. Tyto náhrady nejsou v silniční dani dále specifikované, takže zahrnují všechny možné náhrady podle § 157 odst. 2, 3 zákoníku práce. Také musí být splněna podmínka, že provozovateli vozidla již nevznikla daňová povinnost silniční daně.

Pokud je u jednoho vozidla více poplatníků, platí daň společně a nerozdílně.

2.4 Základ daně a sazba daně

Základ a sazby silniční daně rozlišují, zda se jedná o osobní automobil, nebo nákladní vozidla, autobusy a ostatní vozidla.

Pro osobní automobily, vyjma automobilů na elektrický pohon, je základem daně zdvihový objem motoru v cm³, konkrétní roční sazby jsou uvedeny v tabulce 2.4.1.

Tab. 2.4.1 Sazby daně osobních automobilů

	do 800 cm ³	1 200 Kč
nad 800 cm ³	do 1 250 cm ³	1 800 Kč
nad 1 250 cm ³	do 1 500 cm ³	2 400 Kč
nad 1 500 cm ³	do 2 000 cm ³	3 000 Kč
nad 2 000 cm ³	do 3 000 cm ³	3 600 Kč
nad 3 000 cm ³		4 200 Kč

zdroj: vlastní

U návěsů je základ daně součet největších povolených hmotností na nápravy a počet náprav.

U ostatních vozidel, jako jsou autobusy, nákladní automobily a osobní automobily na elektrický pohon je základ daně největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav.

Návěsy a ostatní vozidla používají stejné tabulky k určení sazby daně, přičemž postupujeme tak, že nejdříve určíme počet náprav vozidla a poté podle největší povolené hmotnosti dohledáme roční sazbu, jak je možné vidět v tabulkách 2.4.2 – 2.4.5.

Tab. 2.4.2 Sazby daně ostatních vozidel s jednou nápravou

1 náprava		
	do 1 t	1800 Kč
nad 1 t	do 2 t	2700 Kč
nad 2 t	do 3,5 t	3900 Kč
nad 3,5 t	do 5 t	5400 Kč
nad 5 t	do 6,5 t	6900 Kč
nad 6,5 t	do 8 t	8400 Kč
nad 8 t		9600 Kč

zdroj: vlastní

Tab. 2.4.3 Sazby daně ostatních vozidel se dvěma nápravami

2 nápravy		
	do 1 t	1 800 Kč
nad 1 t	do 2 t	2 400 Kč
nad 2 t	do 3,5 t	3 600 Kč
nad 3,5 t	do 5 t	4 800 Kč
nad 5 t	do 6,5 t	6 000 Kč
nad 6,5 t	do 8 t	7 200 Kč
nad 8 t	do 9,5 t	8 400 Kč
nad 9,5 t	do 11 t	9 600 Kč
nad 11 t	do 12 t	10 800 Kč
nad 12 t	do 13 t	12 600 Kč
nad 13 t	do 14 t	14 700 Kč
nad 14 t	do 15 t	16 500 Kč
nad 15 t	do 18 t	23 700 Kč
nad 18 t	do 21 t	29 100 Kč
nad 21 t	do 24 t	35 100 Kč
nad 24 t	do 27 t	40 500 Kč
nad 27 t		46 200 Kč

zdroj: vlastní

Tab. 2.4.4 Sazby daně ostatních vozidel se třemi nápravami

3 nápravy		
	do 1 t	1 800 Kč
nad 1 t	do 3,5 t	2 400 Kč
nad 3,5 t	do 6 t	3 600 Kč
nad 6 t	do 8,5 t	6 000 Kč
nad 8,5 t	do 11 t	7 200 Kč
nad 11 t	do 13 t	8 400 Kč
nad 13 t	do 15 t	10 500 Kč
nad 15 t	do 17 t	13 200 Kč
nad 17 t	do 19 t	15 900 Kč
nad 19 t	do 21 t	17 400 Kč
nad 21 t	do 23 t	21 300 Kč
nad 23 t	do 26 t	27 300 Kč
nad 26 t	do 31 t	36 600 Kč
nad 31 t	do 36 t	43 500 Kč
nad 36 t		50 400 Kč

zdroj: vlastní

Tab. 2.4.5 Sazby daně ostatních vozidel se čtyřmi a více nápravami

4 nápravy a více		
	do 18 t	8 400 Kč
nad 18 t	do 21 t	10 500 Kč
nad 21 t	do 23 t	14 100 Kč
nad 23 t	do 25 t	17 700 Kč
nad 25 t	do 27 t	22 200 Kč
nad 27 t	do 29 t	28 200 Kč
nad 29 t	do 32 t	33 300 Kč
nad 32 t	do 36 t	39 300 Kč
nad 36 t		44 100 Kč

zdroj: vlastní

Údaje, podle kterých se stanovuje sazba daně, se zjišťují z technického průkazu. Pokud by na vozidle proběhla v průběhu roku přestavba a změnila se jeho technické parametry, bude podle § 14 platit po celé zdaňovací období původně stanovená sazba daně, přestože vozidlo bude mít po část roku například jiný zdvihový objem motoru.

Pakliže nastane situace, kdy je poplatníkem daně zaměstnavatel, jehož zaměstnanec použil vlastní osobní automobil k cestě s nárokem na cestovní náhrady, pak je možné místo roční sazby daně využít denní sazby, která činí 25 Kč za každý den použití vozidla. Tato sazba bude ovšem využita pouze v případě, že je to pro poplatníka daně výhodnější.

V jistých případech není tabulková roční sazba daně finální částka, kterou poplatník bude muset odvést, ale tato daňová povinnost bude buď zvýšena, nebo snížena. Jedná se přitom o zvýšení nebo snížení sazby daně podle § 6 a nikoliv slevu na dani podle § 12 zákona o dani silniční.

Sazba daně bude **zvýšena** o 25%, jestliže bylo vozidlo poprvé registrováno, ať už v České republice, nebo v zahraničí, před 31. prosincem 1989. Toto zvýšení se týká všech druhů vozidel. Datum první registrace lze zjistit z technického průkazu vozidla.

Roční sazba silniční daně může být ale také **snížena**, což poplatníci daně ocení dozajista více.

Snížení o 25% nastane v případě, že je vozidlo podle údajů v technickém průkazu určeno pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě podle standardní klasifikace produkce ČSÚ, kód 01.41.11, je-li poplatníkem osoba provozující zemědělskou výrobu. Je třeba mít na paměti, že nejde o zemědělské stroje, jako jsou traktory, protože tyto nejsou předmětem silniční daně, ale například o speciální nákladní vozidla, jako cisterny určené k zavlažování a podobné. Pokud by bylo vozidlo zároveň poprvé registrováno do 31. 12. 1989, pak je sazba daně současně také zvýšena o 25% a reálně k žádné změně sazby nedojde.

Sazba je snížena o 48% u vozidel, která jsou poprvé registrována v České republice, nebo v zahraničí a to po dobu 36 měsíců od data první registrace. Po uplynutí této doby v období dalších 36 měsíce činí snížení sazby daně 40%. V následujících 36 měsících, tedy mezi sedmým a devátým rokem od první registrace, dosahuje snížení velikosti 25%. Po uplynutí těchto 108 měsíců tento nárok na snížení daňové sazby zaniká. Toto snížení se týká všech vozidel, avšak nelze kombinovat se snížením pro zemědělská vozidla popsáním výše, v takovém případě se počítá pouze se snížením podle data od první registrace. Pro dovezená vozidla prokáže poplatník nárok na snížení dokladem od registračního orgánu v zahraničí. V zákoně je také uvedeno, že toto snížení nelze uplatňovat u vozidel registrovaných od 1. 1. 1999, jejichž provozovatelem do té doby byla Armáda České republiky.

U nákladních vozidel, tahačů, přívěsů a návěsů s nejvyšší povolenou hmotností v rozmezí 3,5 tuny až 12 tun je sazba daně snížena o 100% a to bez ohledu na datum první registrace vozidla, bude-li tato vozidla používat veřejně prospěšný poplatník daně z příjmů právnických osob k činnostem, které nejsou předmětem této daně (veřejně prospěšný poplatník pro účely zákona o dani silniční je vymezen v § 2 Předmět daně). Stejně snížení platí i pro

vozidla poplatníků, kteří jsou fyzickou osobou a vozidla nepoužívají k činnostem, ze kterých by plynuly příjmy ze samostatné činnosti podle daně z příjmů, a vozidla používaná jako výcviková vozidla podle zvláštního právního předpisu upravujícího získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, tedy vozidla autoškol.

Pro vozidla, jejichž největší povolená hmotnost přesahuje 12 tun, ale jinak splňují podmínky popsané v předchozím odstavci, činí toto snížení daně 48%. V tomto případě se současně nepoužívá snížení podle doby od první registrace vozidla, zároveň se však sazba ani nezvyšuje, pokud je vozidlo registrováno před 1. 1. 1990.

2.5 Sleva na dani

Zákon umožňuje uplatňovat slevu na dani silniční, pokud je vozidlo používáno v **kombinované dopravě**.

Kombinovaná doprava je tímto zákonem definována jako přeprava zboží v jedné a téže přepravní jednotce (přepravní jednotkou se rozumí velké přepravní kontejnery a výměnné nástavby) nebo v nákladním automobilu, přívěsu, návěsu s tahačem i bez tahače, pokud je zároveň při této přepravě využita železniční nebo vnitrozemská lodní doprava. Vždy přitom platí, že úsek cesty, po kterém je zboží přepravováno železniční nebo lodní dopravou, musí přesáhnout vzdálenost 100 km vzdušnou čarou. Doprava po pozemní komunikaci v těchto případech tvoří pouze přepravu mezi místem naložení, nebo vyložení zboží a nejbližší železniční stanicí vhodnou k překládce nebo překladištěm kombinované dopravy. V případě využití vnitrozemské lodní dopravy nesmí tento úsek mezi nakládkou / vykládkou a vnitrozemským přístavem přesáhnout vzdálenost 150 km vzdušnou čarou.

Výše slevy na dani se odvíjí od toho, kolik jízd za zdaňovací období vykonalo vozidlo v kombinované přepravě. Pokud bylo vozidlo využíváno výlučně k přepravě zboží v počátečním nebo konečném úseku kombinované přepravy, činí slevy na dani 100%.

Tab. 2.5.1 Slevy na dani

počet jízd v kombinované přepravě		sleva z daně
121 a více		90 %
od 91	do 120	75 %
od 61	do 90	50 %
od 31	do 60	25 %

zdroj: vlastní

Jízda se může pro daňové účely započítat jako dvě jízdy, pokud vzdálenost přepravy zboží po železnici na území České republiky v rámci kombinované přepravy přesáhne 250 km.

Jako důkaz nároku na slevu slouží přepravní doklady s potvrzenými údaji překladiště kombinované dopravy, železniční stanice vhodné k překládce nebo vnitrozemského přístavu.

2.6 Zálohy na daň a daňové přiznání

Za každé čtvrtletí, kdy bylo vozidlo předmětem daně, jsou zálohy splatné do 15. dne následujícího měsíce s výjimkou posledního čtvrtletí, kdy jsou zálohy splatné do 15. prosince a tudíž pouze za říjen a listopad. Pokud je tedy vozidlo předmětem daně v prosinci, záloha na daň se za tento měsíc neplatí a daňová povinnost se vyrovná při placení daně.

Tab. 2.6.1 Zálohy na daň

daňová povinnost v měsíci	záloha na daň splatná
leden, únor, březen	do 15. dubna
duben, květen, červen	do 15. července
červenec, srpen, září	do 15. října
říjen, listopad	do 15. prosince

zdroj: vlastní

Výše záloh se počítá stejně, jako výše daně, tedy za každý kalendářní měsíc, ve kterém u vozidla vznikla daňová povinnost ve výši 1/12 roční sazby (viz tabulky 2.4.1-2.4.5). Za vozidla, která splnila podmínky podle § 3 a jsou tedy od silniční daně osvobozena, poplatník zálohy na daň neplatí. Pokud by se však na konci zdaňovacího období zjistilo, že automobil ve skutečnosti je předmětem daně a není osvobozen, hrozí poplatníkovi, že bude muset zaplatit úrok z prodlení.

V situacích, kdy dopředu není jasné, zda vozidlo bude, či nebude, předmětem daně, je možné správce daně požádat o stanovení jiných záloh, a to i nulových, pokud to bude náležitě zdůvodněno. Takové případy mohou nastat u neziskových organizací, které dopředu neví, zda příjmy z jejich hlavních činností budou předmětem daně z příjmů (zde se sleduje celé zdaňovací období) a tedy zda i vozidlo k těmto činnostem používané bude předmětem daně silniční (zde se sleduje každý měsíc). Řešením takové situace může být buď právě dohoda se správcem daně, nebo placení záloh, které v případě, že nezisková organizace v hlavní činnosti nedosáhne zisku, budou vráceny jako přeplatek.

Daň, slevy na dani a zálohy na daň za jednotlivá vozidla se zaokrouhlují na koruny nahoru. Odvedené zálohy za každé vozidlo je poplatník povinen evidovat.

Daňové přiznání (viz příloha č. 2) je poplatník podat nejpozději do 31. ledna následujícího kalendářního roku po uplynutí zdaňovacího období. Tato lhůta platí i pro poplatníky, jimž daňové přiznání zpracovává poradce, a poplatníky, jejichž úpadek, či hrozící úpadek, se řeší v insolvenčním řízení.

V daňovém přiznání je poplatník povinen uvést i vozidla, která byla od daně osvobozena, s výjimkou vozidel s méně než čtyřmi koly a vozidel diplomatických misí. Také vozidla, u kterých byla daň prominuta, se v přiznání uvádějí.

Není možné, aby u jednoho vozidla poplatník kombinoval placení daně podle roční a denní sazby.

Poplatníci, kteří provozují vozidla, jimž je daň snížena o 100% podle § 6 odst. 10, tedy nákladní vozidla s největší povolenou hmotností v rozmezí 3,5 tuny až 12 tun, nemusí podávat daňové přiznání vůbec, pokud nemají daňovou povinnost u dalšího vozidla.

Daň si poplatník v daňovém přiznání vypočítá sám a je povinen rozdíl mezi daňovou povinností a zálohami na daň uhradit v termínu podání daňového přiznání, tedy nejpozději do 31. ledna kalendářního roku následujícího po zdaňovacím období. Pokud vznikne přeplatek, postupuje se podle § 64 zákona č. 337/1992 Sb., o správě daní a poplatků. Takový přeplatek může být použit k zaplacení nedoplatku u jiné daně, nebo může být vrácen, pokud je vyšší než 50 Kč a daňový dlužník nemá současně u téhož správce daně nedoplatek.

Nový poplatník je povinen podat přihlášku k registraci k dani silniční (příloha č. 1) do lhůty, ve které je splatná nejbližší záloha na daň.

3. Vývoj silniční daně

Pro správné a komplexní nahlížení na silniční daň a její přínosy státu a dopady na poplatníky je důležité přiblížit její vývoj a postavení v celé daňové soustavě.

3.1 Česká daňová soustava

Jako první nahlédneme na daňovou soustavu v našem státě.

3.1.1 Daň

Daň je povinná, zákonem uložená platba, která plyne do veřejného rozpočtu. Je nenávratná, neekvivalentní a zpravidla neúčelová (Vančurová A., Láchová L., Daňový systém ČR 2012, s. 9). Tuto velmi dobrou definici daně je možné ještě dále rozvést a vysvětlit.

Každý stát ke svému fungování, ať už se jedná o zajištění bezpečnosti svých občanů za pomoci policie nebo armády, zajištění školství a základní zdravotní péče nebo vybudování infrastruktury pro rozvoj průmyslu, potřebuje zdroje financování. Jedním z hlavních takovýchto zdrojů jsou daně. Přestože státem poskytované veřejné statky jsou zpravidla prospěšné všem a jejich poskytování je ve veřejném zájmu, lze předpokládat, že systém, kdy by byly placeny pouze z dobrovolných příspěvků občanů, by zcela selhal. Proto je nutné, aby tyto příspěvky byly **povinné**, čehož je v právním státě dosaženo jejich **uzákoněním** jako daní.

Daně jsou **nenávratné** už z povahy věcí, které jsou z daní financovány. Například pokud stát udržuje armádu jako obranu proti zahraničnímu nepříteli, je zřejmé, že nelze očekávat za daň konkrétní protislužbu, ani daň vrátit třeba z důvodu, že v posledních letech stát nebyl ve válce.

Neekvivalentnost daní spočívá v tom, že není žádoucí ani prakticky možné, aby z veřejných statků více čerpal ten, kdo do veřejných rozpočtů více přispívá. Jedním z principů fungování moderního demokratického státu je i solidárnost, protože pro jeho dobré fungování nejsou žádoucí extrémní rozdíly mezi příjmy jeho občanů, hlavně pak extrémní chudoba, která může vést ke zvýšení kriminality, napětí mezi sociálními vrstvami občanů a dalším negativním důsledkům.

Protože není prakticky možné sledovat tok peněz vybraných na dani od daňového subjektu až ke konkrétnímu státnímu výdaji, na který byly tyto peníze použity, nazývá se daň **neúčelovou**. Nicméně zrovna silniční daň je v tomto ohledu možné považovat za drobnou výjimku, jelikož všechny její výnosy plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury a ten má jasně vymezenou náplň své práce.

3.1.2 Funkce daní

Hlavní funkcí daní je, jak již bylo zmíněno, zajištění zdrojů financování veřejných statků, neboli příliv peněz do státního rozpočtu, tedy **fiskální** funkce. Je třeba ale mít na zřeteli to, že samotné zvýšení daně nemusí vést ke zvýšení výnosu z této daně. Zvyšování daní totiž může vést ke zvýšení snahy vyhnout se daním a kupříkladu zvýšení sazby daně z příjmů by mohlo vést k růstu nezaměstnanosti a tím pádem ke zvýšení výplaty sociálních dávek. Takovýto dopad lze stěží označit za pozitivní, nicméně dokazuje, že daně a jejich účinek na společnost je možné využít i k jiným funkcím, než jen k naplnění státní pokladny.

V případě, že fungování trhu není efektivní, resp. neodpovídá představě státu, lze využít daní nebo slev na dani k tomu, aby daňové subjekty vynakládaly své prostředky požadovaným, pro společnost jako celek výhodnějším, směrem. Podle tohoto přerozdělování omezených zdrojů se funkce nazývá **alokační**.

V předchozí kapitole již byly zmíněny negativní dopady velkých rozdílů mezi důchody jednotlivých občanů a problémy ke kterým mohou vést. Stát se snaží tyto rozdíly zmírňovat jak tím, že občané s vyššími příjmy platí i vyšší daně, tak vyplácením transferů sociálně slabým. Tuto funkci daní nazýváme **redistribuční**. V současné době je sice v České republice lineární daň z příjmů fyzických osob, to znamená, že existuje pouze jedna sazba daně nezávisle na výši příjmu, nicméně v roce 2013 bylo zavedeno takzvané „solidární zvýšení daně“ podle § 16a zákona o daních z příjmů, které se týká osob s vysoce nadprůměrnými příjmy, a do budoucna není vyloučeno ani zavedení progresivní daně z příjmů. Samozřejmě i za rovné sazby daně občané s vyššími příjmy odvádějí více peněz do státní pokladny, ať už na přímých či nepřímých daních. Redistribuce se nemusí týkat pouze bohatství občanů, ale lze například uplatnit i v podpoře chudších regionů nebo průmyslových odvětví.

Stimulační funkce daní je dána schopností daní ovlivňovat daňové subjekty pomocí výše daní. Toto ovlivňování může být pozitivní, jako jsou daňové úspory, nebo negativní, jako je vysoké zdanění statků, jejichž spotřebu chce stát omezit. *Součástí využití stimulační funkce mohou být opatření ke zmírnění výkyvů ekonomického cyklu, v této souvislosti se hovoří o stabilizační funkci (Vančurová A., Láchová L., Daňový systém ČR 2014, s. 13).*

3.1.3 Přímé daně

Daně můžeme rozdělit do třech hlavních skupin a to na přímé daně, které se vypočtou z předmětu daně poplatníka, který také většinou daň sám odvádí, nepřímé daně, tedy daně ze spotřeby, které odvádí plátce daně, a ostatní daňové příjmy, které daněmi nenazýváme, jako

je například sociální pojištění. Přímé daně se dále dělí na dvě hlavní podskupiny a to **daně z příjmů a majetkové daně**.

Mezi daně z příjmů patří daň z příjmů fyzických osob a daň z příjmů právnických osob.

Daň z příjmů fyzických osob zdaňuje příjmy fyzických osob. Poplatníky této daně jsou všechny fyzické osoby. Daňoví rezidenti, to znamená osoby, které mají na území České republiky trvalé bydliště, případně se na našem území zdržují alespoň 183 dní v roce, zdaňují touto daní příjmy jak z České republiky, tak ze zahraničí (osoby, které se zdržují na území našeho státu za účelem studia, nebo léčení za rezidenty nepovažujeme).

Obecně dani podléhají veškeré příjmy s výjimkou příjmů, které jsou z jejího předmětu vyňaty, takže i nepeněžní příjmy, které jsou samozřejmě pro účely daně oceněny. Příjmy přitom *rozumíme vše, čím dochází ke zvýšení majetku poplatníka (Vančurová A., Láchová L., Daňový systém ČR 2014, s. 159)*. Kromě toho, že jsou některé příjmy z předmětu vyňaty (např. přijaté úvěry), je také mnoho příjmů od daně osvobozeno (mj. důchody a sociální transfery).

Základ daně je součtem dílčích základů daně, které odpovídají příjmům z různých druhů činností, konkrétně jde o příjmy ze závislé činnosti (ze zaměstnání), příjmy ze samostatné činnosti (z podnikání), příjmy z kapitálového majetku, příjmy z nájmu a ostatní příjmy. Některé dílčí základy daně mohou být i v záporných hodnotách, vzniká tedy daňová ztráta, nicméně platí, že celkový základ daně nemůže být nikdy nižší, než je dílčí základ daně ze závislé činnosti. Výpočet výše daňové povinnosti, popřípadě daňového bonusu, je poměrně složitý. Nejprve je nutné základ daně dále upravit o nestandardní odpočty a zaokrouhlit na stovky korun dolů a takto snížený základ daně vynásobit sazbou daně (lineární sazba ve výši 15 %), čímž získáme výši daně před slevami. Výslednou daň tak získáme odečtením standardních slev a připočtením solidárního zvýšení daně k této částce.

Daň z příjmů právnických osob zdaňuje veškeré příjmy, popřípadě výnosy, právnických osob mimo výjimky uvedené v příslušném zákoně.

Podobně jako v případě příjmové daně u fyzických osob rozdělujeme poplatníky na daňové rezidenty a nerezidenty, za rezidenta se přitom považují nejen právnické osoby, které na území našeho státu sídlí, ale také osoby, které sice mají sídlo v zahraničí, ale ve skutečnosti jsou vedeny z České republiky. Obdobně jako u fyzických osob a jejich příslušného zdanění i u rezidentů z řad právnických osob jsou zdaňovány jak příjmy z České republiky, tak ze zahraničí. Poplatníky také rozdělujeme podle účelu, za jakým byli zřízeni, a to na podnikatelské

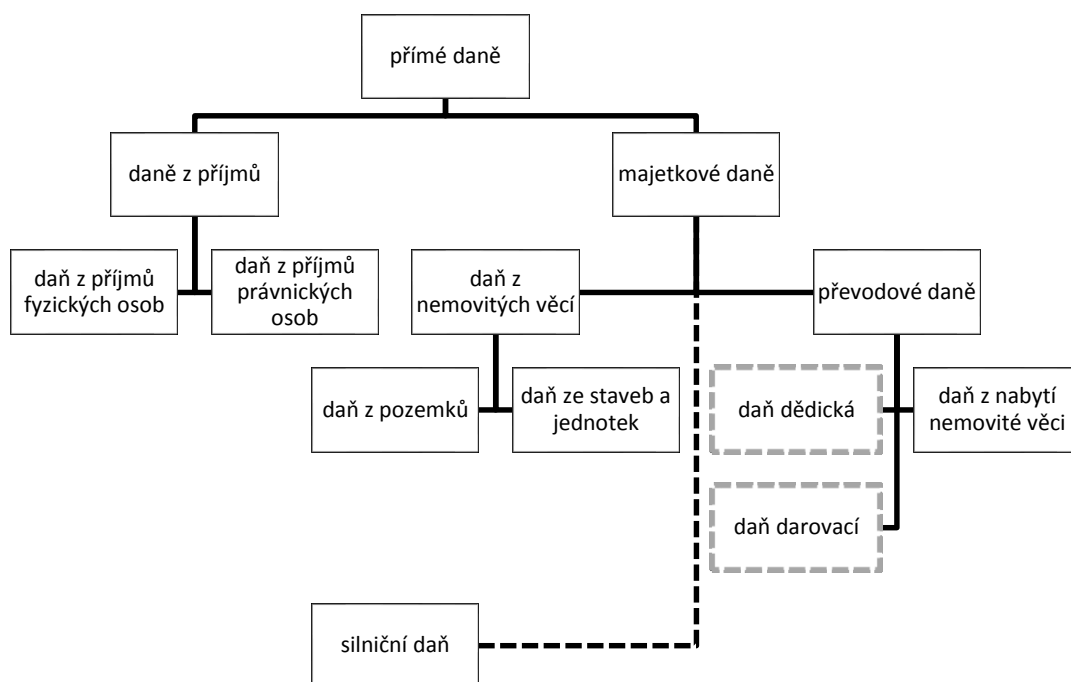
subjekty a veřejně prospěšné poplatníky, kteří zdaňují především příjmy z vedlejších výdělečných aktivit.

Předmětem daně jsou veškeré příjmy plynoucí z činnosti právnických osob s výjimkou příjmů z předmětu vyňatých. Některé příjmy jsou také od daně osvobozeny (např. úroky z přeplatku na dani), na rozdíl od DzP FO, kde osvobozených příjmů je celá řada, je u této daně osvobozeno pouze několik příjmů, nově od roku 2014 jde například o osvobození bezúplatného plnění nabytého dědictvím (dříve podléhalo dani dědické, ale ta byla zrušena).

Základ daně se odvíjí od výsledku hospodaření, který je upravován například odečtením osvobozených příjmů a nedaňových rezerv nebo opravných položek, popřípadě přičtením daňově neuznatelných účetních nákladů. Od základu daně následně odečteme odčitatelné položky, jako je daňová ztráta z minulých let, výdaje na výzkum a vývoj a na podporu vzdělání. Z takto upraveného základu daně lze odečíst dalších 10 % z jeho výše v souvislosti s výdaji na veřejně prospěšné účely, čímž získáme základ daně snížený o odpočty. Tento můžeme vynásobit sazbou daně (19 %) a získáme daň, od které ještě dále můžeme odečítat slevy na dani. Jak je vidět, ani výpočet daně z příjmů právnických osob není právě jednoduchý, zvláště vezmeme-li v úvahu všechna pravidla pro úpravu výsledku hospodaření a základu daně.

Majetkové daně se skládají z daně z nemovitých věcí, tedy z daně z pozemků a daně ze staveb a jednotek, a z převodové daně z nabytí nemovité věci. U daní z nemovitých věcí je vhodné zmínit, že jsou příjmem obcí, na jejichž území nemovitost leží. Do konce roku 2013 existovaly samostatně dvě další převodové daně – daň dědická a daň darovací (v obrázku 3.1.1 znázorněny přerušovanou čarou). Dary jsou nyní zdaňovány pomocí daně z příjmů a to sazbami 15 % pro fyzické osoby a 19 % pro právnické osoby, což je významná změna oproti roku 2013, kdy byly dary zdaněny daní darovací, jejíž sazba byla progresivní v rozmezí 7 až 40 procent v závislosti na zdaňované částce. Dědická daň byla prakticky zrušena.

Obr. 3.1.1 Přímé daně



zdroj: vlastní

3.1.4 Nepřímé daně

Nepřímé daně jsou daně, jejichž předmětem je spotřeba statků. Účinky nepřímých daní dopadají na poplatníka, ale daň za něj odvádí plátcе daně, který ji na vlastní majetkovou odpovědnost odvádí do veřejného rozpočtu. Tyto daně můžeme rozdělit na všeobecné (univerzální) a výběrové (selektivní).

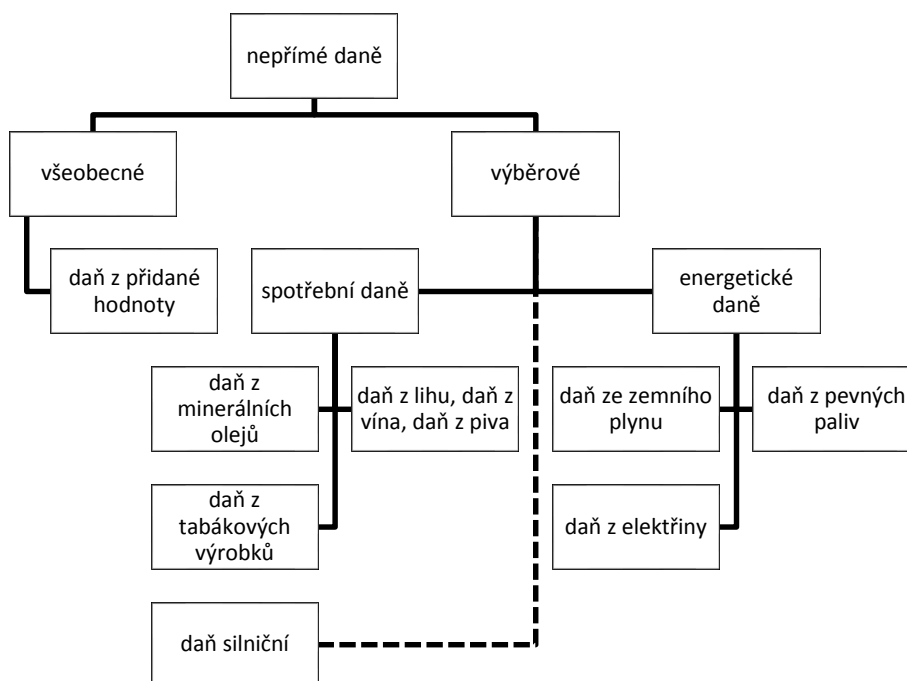
Zástupce všeobecných nepřímých daní je pouze jeden, daň z přidané hodnoty, nicméně jde pro státní rozpočet o jednu z nejdůležitějších daní. Této dani podléhá celá škála ekonomických činností od nákupu a prodeje zboží, přes poskytování nejrůznějších služeb až po dovoz zboží ze třetích zemí. Díky tomuto širokému záběru jde každoročně o jeden z největších přínosů pro státní pokladnu. Základní sazba DPH je v roce 2014 21 % daňového základu, pro některé zákonem vymezené zboží platí snížená sazba 15 %. V budoucnu lze očekávat další změny sazeb DPH, možné je i zavedení třetí sazby, která by byla nižší, než snížená sazba a platila by jen pro úzké skupiny zboží, jako jsou knihy nebo léky.

Výběrové, neboli selektivní daně jsou nepřímé daně, kterým podléhá pouze některé vybrané zboží. Mezi spotřební daně patří daň z minerálních olejů, jejímž objektem jsou kupříkladu pohonné hmoty, dále pak daň z lihu, z vína a z piva a daň z tabákových výrobků. U

těchto daní lze sledovat úmysl státu omezit spotřebu statků, které jsou v některých ohledech škodlivé společnosti, v případě minerálních olejů životnímu prostředí.

Kromě toho mezi selektivní daně patří i energetické daně, také nazývané ekologické, jako je daň ze zemního plynu, daň z pevných paliv a daň z elektřiny.

Obr. 3.1.2 Nepřímé daně



zdroj: vlastní

3.1.5 Ostatní daňové příjmy

Ostatní daňové příjmy nelze jednoznačně přiřadit k přímým nebo nepřímým daním (Vančurová A., Láchová L., Daňový systém ČR 2014, s. 62).

Systém sociálního pojištění se skládá ze dvou hlavních částí; veřejného zdravotního pojištění a pojištění sociálního zabezpečení, pod které jmenovitě spadá nemocenské pojištění, důchodové pojištění a státní politika zaměstnanosti. Každé z těchto pojištění má svůj specifický účel, na který příjmy z něj plynou. V případě zdravotního pojištění je to poskytování zdravotní péče pojištěncům. Cílem nemocenského pojištění je nejen o vyplácení nemocenské, ale i podpory při ošetřování člena rodiny a peněžitá podpora v mateřství. Ze systému důchodového pojištění jsou vypláceny jak starobní důchody, tak důchody invalidní a pozůstalostní. Ze systému státní politiky zaměstnanosti nejsou vypláceny pouze dávky podpory

v nezaměstnanosti, ale vybrané finanční prostředky jsou také používány na tvorbu nových pracovních míst apod.

Pojistné zpravidla hradí jak zaměstnanci (za které větší část pojistného platí zaměstnavatel a zaplacení této části je daňovým nákladem), tak osoby samostatně výdělečně činné, pro které je však nemocenské pojištění dobrovolné. Pojistné na zdravotní pojištění hradí i tzv. osoby bez zdanitelných příjmů.

Sociální pojistné je největším samostatným daňovým příjmem. V roce 2012 byly celkové daňové příjmy ve výši zhruba 1 360 mld. Kč, z toho celých 597 mld. Kč byly příjmy ze sociálního pojistného. Pojištění na sociální zabezpečení plyne do státního rozpočtu, pojistné na zdravotní pojištění je rozpočtově určeno zdravotním pojišťovnám.

3.1.6 Specifika silniční daně

Silniční daň bývá ve většině případů řazena mezi přímé majetkové daně, ale toto zařazení je poměrně problematické. Můžeme sice na silniční daň nahlížet jako na daň zatěžující automobil, tedy majetek, a tento pohled bude zcela platit například u nákladních vozidel nad 12 tun, která jsou automaticky předmětem daně a u kterých se sazba nesnižuje v plné výši. Nicméně ve většině případů daň silniční zkoumá také to, zda je vozidlo využíváno při podnikatelské činnosti, což otevírá prostor argumentu, že daň silniční může být zařazena i mezi daně ze spotřeby, tedy v podstatě nepřímé daně, přestože se nevybírá v ceně zboží a není placena prostřednictvím plátců. Ve výsledku není systematická pozice silniční daně v české daňové soustavě zcela určitá. Daňová technika napovídá spíše zařazení mezi majetkové daně, ale samotný smysl a účel daně, pokud vezmeme v úvahu i ekologický přínos daně, naznačuje i možnost zařazení mezi spotřební daně. Možné zařazení mezi jak přímé, tak nepřímé daně je znázorněno v obrázcích 3.1.1 a 3.1.2.

3.2 Historický vývoj silniční daně

Vývoj silniční daně za celou dobu její existence lze jen stěží označit za dramatický, jelikož počet změn (a to především v sazbách daně) byl spíše minimální. Ovšem řada ekologicky motivovaných změn rozšířila účel této daně.

3.2.1 Zákon č. 339/1992 Sb. o dani silniční

Prvním zákonem o silniční dani, který předcházel současnému, byl zákon č. 339 České národní rady ze dne 5. května 1992 o dani silniční, tedy ještě zákon České republiky jako

součásti České a Slovenské Federativní Republiky¹. Tento zákon měl nabýt účinnosti 1. ledna 1993, ale z důvodu rozpadu státu byl v prosinci 1992 nahrazen zákonem č. 16/1993 Sb., o dani silniční, který v novelizované podobě platí do dnešního data.

První paragraf zákona se zabývá předmětem daně, za který označuje silniční motorová vozidla, jejich přípojná vozidla a také kolové traktory, pokud tato vozidla byla používána k podnikání a byla jim přidělena státní poznávací značka.

Avšak kolové traktory používané v lesnictví a zemědělství jsou ovšem hned v druhém paragrafu od daně osvobozeny. Další osvobození, která již v dnes platném zákonu o dani silniční nenalezneme, se týká vozidel zajišťujících poštovní služby, vozidla používaná pro sociální služby a vozidla zajišťující přepravu k železniční a lodní dopravě, pokud vzdálenost nepřesáhne 20 km. Osvobozena jsou také všechna vozidla vybavená katalyzátorem, vozidla s pohonem na zkapalněný plyn a vozidla na elektrický pohon s tím, že toto osvobození platí do zdaňovacího období roku 1995.

Paragraf třetí, zabývající se poplatníky a plátcí daně, za poplatníka daně označuje prostě osobu zapsanou jako držitel v technickém průkazu vozidla. Dále se zabývá problematikou cizozemských vozidel v mezinárodním provozu a cizozemských držitelů vozidel v tuzemském provozu. V těchto případech je jako poplatník označen uživatel vozidla, nebo v případě tuzemského provozu stálá provozovna.

Paragrafy čtyři až sedm se zabývají základem a sazbami daně a jsou velmi podobné dnešní podobě zákona. Drobné změny můžeme vidět v použité terminologii (celková hmotnost namísto největší povolené hmotnosti atd.), zohlednění cizozemských vozidel a doby jejich provozu na tuzemských pozemních komunikacích. Sazby daně pro nákladní vozidla navíc rozlišují soupravy motorových vozidel a návěsů, kde sledují zvlášť počet náprav nákladního vozidla, počet náprav přívěsu nebo návěsu a jejich celkovou hmotnost. Tento systém lze označit za složitější, než je dnes používán. Pro osobní automobily je používána stejná technika výpočtu daně jako dnes, jediný rozdíl je konkrétní počet sazeb, které jsou pouze čtyři a končí nejvyšší sazbou pro vozidla se zdvihovým objemem motoru nad 2 000 cm³. Je pozoruhodné, že konkrétní hodnoty sazeb daně se od dnešních liší jen minimálně, nebo jsou dokonce totožné. Například sazba daně pro osobní automobily do 800 cm³ je v tomto zákoně 1 200 Kčs, dnes je sazba pro vozidla s těmito parametry 1 200 Kč. Pro nákladní vozidla se třemi nápravami a

¹ dříve Československá federativní republika, název republiky platný od 23. dubna 1990 do jejího rozdělení a vzniku samostatné České republiky a Slovenské republiky 1. ledna 1993

celkovou hmotností nad 36 tun činí sazba daně 50 400 Kčs, sazba daně pro stejná vozidla je dnes 50 400 Kč, ovšem je třeba zmínit, že zatímco podle dnešní podoby zákona by vozidlo se třemi nápravami a hmotností do 1 tuny na dani odvedlo 1 800 Kč, původní zákon měl pro všechna vozidla se třemi nápravami do 17 tun jedinou sazbu 13 200 Kčs. Pokud přihlédneme k inflaci mezi počátkem devadesátých let minulého století a dneškem, můžeme prohlásit, že daňové zatížení způsobené silniční daní na podnikatele se při zachování sazeb daně postupně snižovalo.

Paragraf devět stanovuje výši daně pro cizozemská vozidla v mezinárodním provozu, kde například za 24 hodin platila 1/50 roční sazby daně, která by automobilu náležela, pokud by se jednalo o tuzemské vozidlo, nejméně však 500 Kčs, týdenní sazba byla nejméně 1 000 Kčs a měsíční sazba dosahovala nejmenší možné výše 3 000 Kčs.

Slevy na dani pro kombinovanou dopravu jsou naprosto shodné s dnešní podobou zákona a je o nich pojednáváno v jedenáctém paragrafu zákona.

Čtrnáctý paragraf se zabývá splatností daně a stanovuje, že daň se platí na zdaňovací období předem a to do 31. ledna běžného roku, nebo do 15 dnů od přidělení státní poznávací značky, případně do 15 dnů od použití vozidla k podnikatelské činnosti. Zároveň je stanoveno, že dojde-li ke změně vlastníka vozidla, takto předem uhrazená daň se původnímu vlastníku vozidla nevrací a nový majitel za toto zdaňovací období daň již platit nemusí.

Součástí tohoto zákona byla také povinnost předložení potvrzení o zaplacení daně na požádání příslušníka policie, pracovníka finančního úřadu, nebo celníka.

3.2.2 Původní podoba zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční

Přestože měl původní zákon z 5. května 1992 nabýt účinnosti 1. ledna 1993, historický vývoj státu to neumožnil.

Dne 17. července 1992 přijala Slovenská národní rada Deklaraci Slovenské národní rady o svrchovanosti Slovenské republiky, která obsahovala požadavek na samostatnost slovenského státu. Tři dny poté, 30. července, následovalo odstoupení prezidenta ČSFR Václava Havla ze své funkce a proces dělení federace na dva samostatné státy byl započat. Federální shromáždění České a Slovenské Federativní Republiky následně mezi 13. a 25. listopadem 1992 přijalo dva ústavní zákony; zákon č. 541/1992 Sb. řešil rozdělení majetku ČSFR a zákon č. 542/1992 Sb. deklaroval zánik ČSFR k 31. prosinci 1992. Vznikla tak potřeba nových zákonů pro samostatnou Českou republiku a tím pádem i zákona o dani silniční.

Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční, byl uzákoněn 21. prosince 1992 Českou národní radou s účinností od 1. ledna 1993. V mnohém vychází z původního zákona ČSFR, a po mnoha novelizacích platí do dnešního data.

V původní podobě první paragraf zákona stanovuje, že *účelem zákona je upravit daň silniční, kterou se zdaňuje užívání pozemních komunikací v České republice silničními motorovými vozidly a jejich přípojnými vozidly.*

V tomto znění zákona již jsou v paragrafu zabývajícím se předmětem daně, tedy druhém paragrafu, v druhém odstavci vyloučena vozidla, která nejsou předmětem daně, konkrétně jde o zvláštní vozidla a jejich přípojná vozidla.

Osobní automobily, jejichž držiteli jsou zaměstnanci, pokud je použijí se souhlasem zaměstnavatele k pracovní cestě, na níž jsou zaměstnavatelem vysláni, jsou od daně osvobozeny, což můžeme považovat za pravý opak dnešní podoby zákona. Osvobozena jsou také osobní a nákladní vozidla do celkové hmotnosti 3,5 tuny evidovaná v zahraničí, která se na území republiky pohybují po dobu kratší než 183 dní v roce, a osobní automobily registrované v České republice, které jsou po dobu delší než 183 dní za zdaňovací období mimo tuzemsko. Dále se osvobození týká vozidel zabezpečujících nouzové zásobování obyvatelstva pitnou vodou. Stále jsou od daně osvobozena také vozidla na elektrický pohon, nicméně vozidla vybavená katalyzátorem nebo vozidla s plynovým pohonem již dále nejsou přímo zmíněna a pro osvobození jsou nově použity limity stanovené zvláštními předpisy² s podmínkou, že toto osvobození platí nejdéle do 31. prosince 1995. Zda vozidlo tyto předepsané limity splňuje, může poplatník zjistit pomocí technického průkazu vozidla. Oproti předchozímu zákonu již dále nejsou osvobozena vozidla sociálních služeb.

Za poplatníka daně je označena osoba zapsaná v technickém průkazu jako držitel vozidla, popřípadě uživatel vozidla evidovaného v zahraničí. Pojmy jako cizozemsko jsou z tohoto zákona jako přežitek československé legislativy již zcela vynechány.

Oproti předchozímu zákonu byly dále zjednodušeny základy a sazby daně, které již neřeší rozdíly mezi nákladními vozidly a soupravami motorových vozidel a přívěsů nebo návěsů, nýbrž je u nákladních vozidel rozhodující pouze celková hmotnost a počet náprav. Stále však platí, že pro vozidla se třemi nebo čtyřmi a více nápravami existuje méně sazeb

² EHK OSN 83-01 a 83B (direktiva ES 89/458 nebo 91/441, US Federal 83) nebo předpis EHK OSN 24-03 a 49-02 (direktiva ES 72/306 a 88/77 až 91/542), platí limity pro kontrolu série.

rozlišujících vozidla s menší celkovou hmotností (nejnižší sazbou pro vozidla se třemi nápravami je při hmotnostech do 17 tun stále více než třináct tisíc korun, nejnižší sazbou pro vozidla se čtyřmi a více nápravami je pak sazba pro hmotnosti do 25 tun).

Pro nákladní vozidla registrovaná v zahraničí, která se ve zdaňovacím období zdržují v tuzemsku méně než 183 dní a nejsou od daně osvobozena, se daň vybírala při vstupu nebo výstupu vozidla na hraničním přechodě podle předpokládané délky pobytu vozidla. Tato daň se vypočítá v poměrných částkách roční sazby daně pro tuzemská vozidla, přičemž je stanovena minimální částka za den, týden, nebo měsíc. Jde tedy o víceméně shodné ustanovení jako v předchozím zákoně s tím, že byly podobně jako v celém zákoně vynechány již neužívané termíny jako cizozemsko nebo mezinárodní doprava.

Splatnost daně byla rozdělena podle úhrnné částky silniční daně u jednoho poplatníka. Do limitu ve výši 50 000 Kčs³ byla daň splatná do 31. ledna běžného zdaňovacího období, pro zdaňovací období 1993 byla tato lhůta posunuta do 31. března 1993. Pokud daň poplatníka přesáhla 50 000 Kčs, platila se daň ve čtyřech stejných dílech do 31. ledna, do 30. dubna, do 31. července a do 31. října s tím, že v roce 1993 byla první splátka posunuta až do 31. března.

Podle závěrečných ustanovení zákona se v případě, kdy zanikne daňová povinnost v průběhu zdaňovacího období, zaplacená daň nevrací. Stejně tak se v průběhu zdaňovacího období nepřihlíží k přestavbě vozidla, která má za následek změnu sazby daně. Při změně poplatníka se daň stále nevrací a je započítána jako úhrada nového poplatníka.

Tímto zákonem se zrušuje zákon České národní rady č. 339/1992 Sb., o dani silniční.

3.2.3 Novelizace zákona z 1. prosince 1993

První významná novelizace zákona proběhla 1. prosince 1993 pomocí zákona č. 302/1993 Sb., který nabyl účinnosti 1. ledna 1994.

Kromě toho, že se tímto zákonem dále upravila některá terminologie (splátky daně jsou nově označeny jako zálohy na daň) a zákon v důsledku měnové odluky používá jako měnu Koruny české, došlo i k řadě praktických změn.

Zcela byl přepsán třetí paragraf zabývající se osvobozením od daně. U vozidel, která se nacházejí v průběhu zdaňovacího období v zahraničí, je dán požadavek, aby období 183 dní za

³ Původní verze zákona uvádí všechny částky v Korunách československých, k měnové odluce došlo až v únoru 1993, tedy po nabití platnosti a účinnosti zákona.

zdaňovací období proběhlo nepřetržitě. Nově jsou osvobozena vozidla požární ochrany a záchranná vozidla, která jsou vybavena zvláštním výstražným světlem, a vozidla používaná k zabezpečení sjízdnosti komunikací.

Již déle nejsou osvobozeny osobní automobily zaměstnanců na pracovní cestě, zaměstnavatel, který za takovou cestu vyplácí cestovní náhrady je přímo zmíněn jako poplatník daně v nově vzniklém druhém odstavci čtvrtého paragrafu zákona, čímž se tento paragraf změnil prakticky do dnešní podoby. Také je pro tento případ stanovena sazba daně 25 Kč za den použití vozidla, pokud je to pro poplatníka výhodnější, než by bylo využití roční sazby daně.

Sazby daně byly přepracovány jak pro osobní, tak pro nákladní automobily do podoby, která je platná i v dnešním aktuálním znění zákona a to jak počtem sazeb, tak jejich hodnotou. Byl tak odstraněn výše zmíněný problém u vozidel se třemi nebo čtyřmi a více nápravami a nízkou hmotností. Pro zahraniční nákladní vozidla je nově doplněno, že pokud byla skutečná doba pobytu kratší, než se předpokládalo, daň se nevrací.

V oblasti daňové povinnosti a placení daně došlo také k řadě užitečných změn, které znění osmého a devátého paragrafu přibližuje dnes platnému znění. Výraznou změnou je postup v případě změny osoby poplatníka, kdy mu daňová povinnost nově zaniká koncem měsíce předcházejícímu měsíci, ve kterém povinnost vzniká novému poplatníkovi. Také je nový postup výpočtu při vzniku nebo zániku daňové povinnosti v průběhu zdaňovacího období, kdy se počítá s 1/12 roční sazby daně pro každý měsíc, kdy tato povinnost existovala.

Jak již bylo zmíněno, splátky daně byly přejmenovány na zálohy na daň a lhůta jejich splatnosti byla také posunuta na 15. února, 15. dubna, 15. července a 15. října. Pokud roční daňová povinnost činí méně než 10 000 Kč, je splatná najednou v termínu nejbližší zálohy.

3.2.4 Další novelizace

V další novele zákona ze dne 7. prosince 1994, která nabyla účinnosti 1. ledna 1995, byla snížena sazba daně pro speciální vozidla pro polní práce a zemědělskou výrobu o 25 %. Také byly posunutý lhůty splatnosti záloh na daň do dnešní podoby, tedy do 15. dubna, 15. července, 15. října a 15. prosince, a namísto ve výši jedné čtvrtiny roční sazby daně se platí ve výši 1/12 roční sazby za každý měsíc, ve kterém u vozidla byla daňová povinnost.

V novele zákona z 26. dubna 1996, která nabyla účinnosti téhož dne, jsou z předmětu daně přímo výslovně vyloučeny traktory a jejich přípojná vozidla a jsou upřesněny některé

podmínky pro osvobození od daně. Vozidla splňující limity stanovené předpisy EHK OSN 49-02 B a EHK OSN 83-03 jsou osvobozena do 31. prosince 1998.

Zákon č. 61/1993 Sb. z 5. března 1998 je drobnou novelou, která mírně upravuje předpisy stanovující limity pro osvobození vozidel.

Dne 2. srpna 2000 byla vyhlášena další novela zákona o dani silniční, která stejného dne nabyla účinnosti. Od daně jsou nově osvobozena vozidla na elektrický pohon a to trvale, tedy bez časového omezení jako tomu bylo v předchozích zněních zákona. Z osvobození jsou ale vynechána vozidla splňující limity podle výše zmíněných předpisů. Vozidlům, která splňují limity úrovně Euro II, se sazba daně snižuje o 25 % do 31. prosince 2001. Vozidlům, která splňují limity Euro III, se sazba daně snižuje do 31. prosince 2001 o 50 % a od 1. ledna 2001 dále se snižuje o 25 %.

S účinností od 1. ledna 2002 byly v zákoně provedeny další změny týkající se sazby daně. Pro vozidla registrovaná do 31. prosince 1989 se sazba daně zvyšuje o 15 %, zatímco snížení daně podle limitů Euro II o 25% se prodlužuje do 31. prosince 2003 a sazba daně u vozidel splňujících limity Euro III se snižuje o 50% až do 31. prosince 2003.

Novela ze dne 24. dubna 2002 zrušuje první paragraf zákona, který stanovoval účel daně silniční. Tímto zákonem jsou také pozměněny odstavce týkající se předmětu daně, ale jde většinou pouze o zpřehlednění textu zákona, popřípadě upravení pojmů v návaznosti na zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

Poslední novelou před vstupem České republiky do Evropské unie byla novela ze dne 11. února 2004. Hlavní změny zákona se opět týkaly snižování sazby daně při splnění limitů Euro II a Euro III nebo limity vyšší úrovně, nově je snížení sazby pro limity Euro II o 60 % do 31. prosince 2005 a snížení sazby pro limity Euro III a vyšší limity je o 66 % do 31. prosince 2006. Dále byl zcela zrušen sedmý paragraf, který stanovoval daň pro zahraniční vozidla.

Poměrně významná novela zákona o dani silniční je ta ze dne 5. června 2008. Kromě vozidel na elektrický pohon byla od daně osvobozena vozidla s hybridním pohonem, vozidla využívající jako palivo plyna LPG a CNG a vozidla s motorem určeným ke spalování směsi benzínu a etanolu 85. Systém snižování sazeb podle doby od první registrace byl zaveden touto novelizací. Pro vozidla registrovaná před 31. prosincem 1989 se zvýšení sazby změnilo z 15 % na 25 %. Další změny zákona o silniční dani nebyly nijak z praktického hlediska nikterak důležité (neměnily se základní věci jako je osvobození od daně nebo sazby daně).

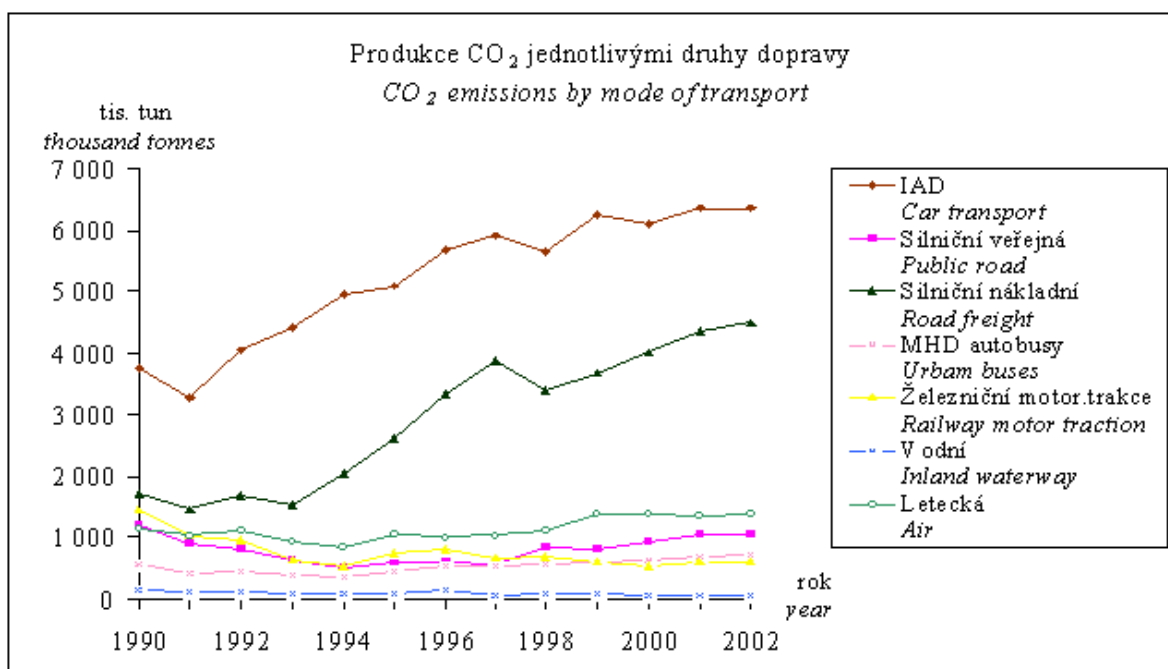
Zatím poslední změny jsou platné od 1. ledna 2014. Rozsah daně a její praktický dopad zůstal ve své podstatě nezměněn, ale v souvislosti s novým občanským zákoníkem, jež vstoupil v platnost, a změnami v dani z příjmů, které vyvolal, bylo zapotřebí především změnit terminologii a upřesnit text v odstavcích týkajících se předmětu daně, osvobození od daně a jejích sazeb.

3.3 Ekologický účel daně

Přestože původní účel silniční daně bylo zdanění užívání motorových vozidel na pozemních komunikacích, k tomuto ryze fiskálnímu účelu daně se přidal i důraz na ekologii, konkrétně zvýhodňování vozidel šetrnějších k životnímu prostředí a vozidel s alternativními druhy pohonu. Naopak pro velmi zastaralá vozidla se sazby daně zvyšovaly nad úroveň běžných ročních sazeb silniční daně.

Slevami na dani byla vždy zvýhodňována kombinovaná doprava, při které se využívá železniční a vnitrozemské lodní dopravy, tedy dopravy ekologicky šetrnější, než je využívání silnic, jak je patrné z grafu 3.3.1, který znázorňuje produkci nejvýznamnějšího z tzv. skleníkových plynů, oxidu uhličitého, jednotlivými druhy dopravy.

Graf 3.3.1 Produkce CO₂ jednotlivými druhy dopravy



zdroj: Centrum dopravního výzkumu, <http://cdv.cz/podil-dopravy-na-produkci-sklenikovych-plynu/>

Součástí silniční daně byly vždy také osvobození, nebo snížení daňových sazeb pro vozidla, která splňovala limity norem Evropské hospodářské komise OSN, později Euro normy, konkrétně Euro II a Euro III, což jsou emisní standardy pro nová vozidla prodávaná v členských státech Evropské unie. V praxi tak byla moderní vozidla, která způsobovala menší zátěž životního prostředí, zdaňována méně, než zastaralé neekologické modely automobilů. Velmi stará vozidla, jmenovitě vozidla registrovaná před rokem 1990, byla naopak zdaněna větší než běžnou sazbou daně.

Tento tlak na obměnu vozového parku dále vzrostl s novelizací zákona v červnu 2008. Nově zavedený systém snižování ročních sazeb vozidla v závislosti na době od jeho první registrace, může na majitele vozidel působit jako pádný argument pro obnovu zastarávajícího vozidla. Zároveň s tímto opatřením byla dále navýšena sazba daně pro velmi zastaralé vozy.

Automobily na elektrický pohon, které neznečišťují ovzduší (či přesněji: během provozu neemitují spalováním škodliviny), jsou od daně osvobozeny již od původního znění zákona. Od roku 2008 jsou navíc osvobozena vozidla s dalšími alternativními druhy pohonu.

Je zřejmé, že silniční daň nemůže sama o sobě v podobě, ve které je dnes platná, příliš ovlivňovat celkový stav emise skleníkových plynů do ovzduší. Přestože byly v dani postupně zaváděny přísnější limity pro získání výhodnější daňové sazby, celkové množství silniční dopravou vyprodukovaného oxidu uhličitého má rostoucí vývoj. Na tomto znečištění se podílejí i vozidla, která nejsou předmětem daně silniční, také se zvyšuje celkový počet motorových vozidel v České republice a v neposlední řadě nemůžeme přecenit vliv silniční daně na poplatníky, jelikož roční sazba daně je na jedno vozidlo v řádech tisíců korun, takže obměna automobilu za nový může být značně nákladnější, než by byla možná výhoda ze snížení daně.

3.4 Státní fond dopravní infrastruktury

Veškeré výnosy ze silniční daně plynou do Státního fondu dopravní infrastruktury, který je státním fondem ve smyslu § 28 zákona č. 218/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech a o změně některých souvisejících zákonů (rozpočtová pravidla), ve znění pozdějších předpisů. Tímto je poněkud porušena obecná vlastnost neúčelovosti daní, jelikož tento fond má přesně dán rozsah svých činností.

Mezi hlavní činnosti Státního fondu dopravní infrastruktury patří financování výstavby, modernizace, oprav a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a významných

vnitrozemských vodních cest. Tento fond se také stará o financování výstavby cyklistických stezek, výzkumné a projektové práce, nebo zavedení a provozování systému elektronického mýtného.

Silniční daň není jediným, ani nejvýznamnějším zdrojem financování tohoto státního fondu. Kromě něj je finančním zdrojem fondu část výnosu z daně z minerálních olejů, výnosy z mýtného a časových poplatků (dálničních známek), příspěvky z Evropské komise, dotace ze státního rozpočtu a další.

Tab. 3.4.1 Vybrané příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury v roce 2012

Druh příjmu	částka v tis. Kč
převody výnosů silniční daně	5 248 513
převody výnosů spotřební daně z minerálních olejů	7 151 838
převody výnosů z poplatků za užívání dálnic	3 907 222
převody výnosů z mýtného	8 664 656
celkové příjmy SFDI	57 760 683

zdroj: Výroční zpráva SFDI 2012

V tabulce výše jsou uvedeny některé vybrané příjmy SFDI za rok 2012 a je na nich možné sledovat jaký podíl jednotlivé příjmy zaujímají na celkových příjmech fondu. V roce 2012 výnosy ze silniční daně tvořily pouze asi 9% celkových příjmů SFDI, v roce 2011 byl podíl těchto výnosů pouze 8%.

3.4.1 Mýtné a dálniční kupony

Jak bylo zmíněno v předchozí kapitole, mezi příjmy Státního fondu dopravní infrastruktury patří také mýtné a časové poplatky za užívání dálnic, takzvané dálniční známky případně kupony. Tyto poplatky jsou vybírány pouze na vybraných pozemních komunikacích, zpravidla na dálnicích a rychlostních silnicích, ale také na vybraných úsecích jiných silnic. Mýtné a dálniční kupony nejsou, na rozdíl od silniční daně, vybírány pouze za provoz vozidel v souvislosti s podnikatelskou činností, nýbrž za provoz všech vozidel.

Zda bude za vozidlo placeno mýtné, rozhoduje největší povolená hmotnost vozidla. Automobilům s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny stačí dálniční známka, vozidla nad 3,5 tuny podléhají mýtnému.

Sazba mýtného záleží na více faktorech, jmenovitě na emisní třídě vozidla, počtu náprav, dni v týdnu, a na tom, zda se vozidlo pohybuje po dálnici či rychlostní silnici, nebo silnici první třídy. Cena roční dálniční známky pro rok 2014 je 1500 Kč.

Tab. 3.4.2 Sazby mýtného 2014

Mýtné sazby pro vozidla (Kč/km) pro ostatní dobu v týdnu									
Emisní třída	do Euro II			Euro III-IV			Euro V+		
	počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice a rych. sil.	3,34	5,67	8,24	2,61	4,45	6,44	1,67	2,85	4,12
Silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,23	2,14	3,06	0,79	1,37	1,96
Mýtné sazby pro vozidla (Kč/km) pátek od 15:00 do 20:00									
Emisní třída	Do Euro II			Euro III-IV			Euro V+		
	počet náprav								
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
Dálnice a rych. sil.	4,24	8,10	11,76	3,31	6,35	9,19	2,12	4,06	5,88
Silnice I. třídy	2,00	3,92	5,60	1,56	3,06	4,38	1,00	1,96	2,80

zdroj: Webová prezentace mýtného systému, <http://www.mytocz.eu/cs/mytny-system/sazby-mytneho/index.html>

4. Analýza daně silniční

Náplní této kapitoly je nejen rozbor české silniční daně s přihlédnutím k systému mýta a spotřebním daním, ale i porovnání české daně silniční se slovenskou daní z motorových vozidel.

4.1 Případové studie výpočtu daně silniční

Aby bylo možné analyzovat dopad silniční daně na poplatníky, je vhodné uvést několik případových studií. Tyto případové studie znázorní aplikaci daně na rozdílné typy vozidel, pozornost bude také zaměřena na příslušné změny sazby daně, které v praxi nastávají.

4.1.1 Osobní vozidlo a nákladní vozidlo do 3,5 tuny

Prvním praktickým případem bude situace **poplatníka A**, který ke své podnikatelské činnosti využívá dvě vozidla – osobní automobil a nákladní vozidlo kategorie N1 (dodávka typu Ford Transit). Osobní automobil má zdvihový objem motoru 1 600 cm³ a první registrace vozidla proběhla v červnu roku 2004. Nákladní vozidlo má největší povolenou hmotnost 3 290 kg, poprvé bylo registrováno v únoru roku 2012. Nákladní vozidlo poplatník používá v průběhu celého roku, osobní automobil pouze v prvních třech kalendářních měsících. Takovýto příklad může ilustrovat třeba situaci živnostníka zabývajícího se řemeslem.

Základem daně pro osobní automobil je zdvihový objem motoru, v tomto případě 1 600 cm³, roční sazba daně je pak 3 000 Kč. Sazba nebude snižována, protože od data první registrace již uběhlo více než 108 kalendářních měsíců. Protože je automobil využíván pouze v prvním čtvrtletí, je daňová povinnost součinem 1/12 roční sazby daně a počtu měsíců, kdy je vozidlo využíváno a ve výsledku činí 750 Kč.

U nákladního vozidla bude základem daně největší povolená hmotnost v tunách a počet náprav, v tomto konkrétním případě má vozidlo 2 nápravy a hmotnost 3,29 tuny. Roční sazba daně je proto 3 600 Kč, nicméně protože je vozidlo pořízeno v únoru 2012, bude se jej po celý rok 2014 týkat snížení sazby daně o 48 %. Daňová povinnost po tomto snížení činí 1 872 Kč.

Výše výsledné daňové povinnosti by pro poplatníka činila 2 622 Kč a byla by splatná do 31. ledna 2015.

Jelikož žádné z vozidel nesplňuje podmínky pro povinnost platit mýto, bude pro pohyb po zpoplatněných silnicích stačit pořízení časového kuponu.

4.1.2 Nákladní vozidla nad 3,5 tuny

Druhý praktický příklad se zaměří na vozidla, která jsou používána například ve stavebnictví nebo zemědělské výrobě, tedy nákladní auta s poměrně vysokou největší povolenou hmotností. Zároveň u těchto vozidel nebude počítáno s mýtem, jelikož se předpokládá spíše lokální využití takovýchto automobilů a tedy spíše výjimečné užívání zpoplatněných silnic.

Poplatník B provozuje nákladní vozidlo se sklápěcí nástavbou Tatra 815 S1 s datem první registrace 13. 7. 1989, která proběhla v Polsku. V technickém průkazu vozidla je uvedena celková hmotnost 22 000 kg.

Základem daně je počet náprav a největší povolená hmotnost. V technických průkazech starších vozů bývá tento údaj zapsán jako celková hmotnost a v tomto případě činí 22 tun, vozidlo má 3 nápravy. Roční sazba daně dohledaná v tabulce je 21 300 Kč. Vozidlo však bylo poprvé registrováno před 31. prosincem 1989 a tak musí být sazba daně zvýšena o 25 % na částku 26 625 Kč. Fakt, že první registrace vozidla neproběhla na našem území, pro účely zvýšení sazby daně nehraje roli.

Poplatník C provozuje kropicí cisternu LIAZ v zemědělské výrobě. Vozidlo bylo poprvé registrováno v březnu 1990, má dvě nápravy a celkovou hmotnost 17 tun, podle technického průkazu je určeno pro činnosti výrobní povahy v rostlinné výrobě

Obdobně jako v předešlém případě zjistíme tabulkovou roční sazbu daně silniční, která činí 23 700 Kč. V tomto případě bude sazba daně dále snížena o 25 % z toho důvodu, že je vozidlo používáno v zemědělství a je tento jeho účel zapsán v technickém průkazu. Výsledná roční daňová povinnost poplatníka za toto vozidlo bude tedy 17 775 Kč.

4.1.3 Jízdní soupravy, tahače a návěsy

Třetí příklad bude zaměřen hlavně na poplatníky využívající jízdní soupravy, tahače a návěsy, primárně tedy autodopravce.

Poplatník D provozuje jízdní soupravu složenou z nákladního vozidla MAN TGA s valníkovou nástavbou a valníkového přívěsu s plachtou. Vozidla byla poprvé registrována v květnu 2006, nákladní vozidlo má celkovou hmotnost 18 tun a 2 nápravy, přívěs celkovou hmotnost 21 tun a 3 nápravy. Vozidlo plní normu Euro IV.

U jízdní soupravy je důležité si uvědomit, že se skládá ze dvou vozidel, tedy nákladního vozidla a přívěsu, a tudíž se za obě vozidla vypočítá silniční daň odděleně a nikoliv dohromady jako za celek.

Nákladní vozidlo bude mít podle tabulky sazbu daně 23 700 Kč, přívěs 17 400 Kč. Díky datu pořízení bude sazba daně snížena (do května 2015) o 25 %. Za nákladní automobil bude muset poplatník za rok 2014 ve výsledku zaplatit daň 17 775 Kč, za přívěs 13 050 Kč, celkově za jízdní soupravu tedy 30 825 Kč.

Poplatník E ke své podnikatelské činnosti provozuje tahač se skříňovým návěsem. Tahač DAF XF byl poprvé registrován v listopadu 2008, má dvě nápravy a celkovou hmotnost 18 tun, plní normu Euro IV. Skříňový návěs má tři nápravy, největší povolená hmotnost na nápravu je 8 tun, registrován byl v lednu 2003.

Pokud počítáme silniční daň pro tahač s návěsem, postupujeme podobně jako v případě, kdy jsme počítali daň pro jízdní soupravu nákladního vozu a přívěsu, tedy pro každé vozidlo, v tomto případě tahač a návěs, zvlášť.

Roční sazba daně pro nákladní vozidlo – tahač se dvěma nápravami a největší povolenou hmotností 18 tun – činí 23 700 Kč. Od listopadu 2008 do října 2011 byla sazba daně snižována o 48 %. Snížení sazby daně o 40 % platí od listopadu 2011 do října 2014, snížení o 25 % následně platí od listopadu 2014 až do října 2017. Pokud počítáme silniční daň pro rok 2014, musíme vzít v úvahu, že se snížení sazby bude v průběhu roku měnit. Za období od ledna do října je daňová povinnost rovna 11 850 Kč (sazba na měsíc vychází na 1 975 Kč, období se snížením sazby o 40% trvá deset měsíců), za měsíce listopad a prosinec daňová povinnost vychází 2 963 Kč (měsíční sazba se snížením o 25 % po dobu dvou zbývajících měsíců).

Základ daně pro návěs je počet náprav a součet největších povolených hmotností na nápravu. Pro návěs uvažovaný v tomto případě je roční sazba daně 27 300 Kč. Od první registrace již uběhlo více než 108 měsíců, takže se sazba daně nesnižuje.

Celková daňová povinnost za rok 2014 za tahač i návěs bude 42 113 Kč.

4.1.4 Kombinovaná doprava

Poplatník E z předešlého příkladu provozuje tahač s kontejnerovým návěsem, obě vozidla mají také shodné parametry. Tento dopravce vozidla využívá v kombinované dopravě a v roce 2014 takto vykonal celkem 70 jízď.

V závislosti na počtu jízd uskutečněných v kombinované dopravě vzniká poplatníkovi nárok na slevu na dani, pro 70 jízd tento nárok činí 50 %. Postup výpočtu probíhá tak, že se nejdříve vypočte sazba daně (a to i se započtením snížení nebo zvýšení sazby) a až následně se uplatní slevy na dani. Sleva na dani pro tahač vychází na 7 407 Kč, pro návěs 13 650 Kč. Výsledná daňová povinnost poplatníka tedy klesne na polovinu, to je 21 057 Kč.

4.2 Daň z motorových vozidel ve Slovenské republice

Na rozdíl od České republiky, kde je daň silniční uzákoněna samostatným předpisem, je ve Slovenské republice obdoba naší silniční daně, daň z motorových vozidel, součástí zákona č. 582/2004 Z. z., o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady, konkrétně je dani z motorových vozidel vyhrazena jedenáctá část výše zmíněného zákona.

Předmětem této slovenské daně jsou podobně jako v našem zákoně motorová vozidla a přípojná vozidla, která jsou používána pro podnikání, nebo činnosti, které jsou předmětem daně z příjmů. Zákon také jasně stanovuje, že jde o vozidla kategorií M, N a O, která jsou evidována ve Slovenské republice. Z předmětu daně jsou naopak vyloučena vozidla používaná na zkušební jízdy (musí mít přiděleno zvláštní evidenční číslo) a vozidla určená k vykonávání zvláštních činností, která nejsou určena k přepravě a v evidenci jsou vedena jako zvláštní vozidlo.

Poplatník daně je v podstatě totožný jako v případě české silniční daně a to včetně případů, kdy je poplatníkem zaměstnavatel vyplácející cestovní náhrady zaměstnanci v souvislosti s použitím jeho vozidla. Toto neplatí pouze, pokud je zaměstnavatelem vyšší územní celek (také nazýván samosprávním kraj nebo hovorově župa), do jehož rozpočtu daň z motorových vozidel plyne, jelikož je toto vozidlo od daně osvobozeno. Další osvobození se týká vozidel diplomatických misí a konzulárních úřadů za předpokladu zaručené vzájemnosti.

Hlavním rozdílem oproti české dani je bezpochyby fakt, že o motorové dani mohou z velké části rozhodovat vyšší územní celky a výnosy z této daně plynou do jejich rozpočtů. Takto je například vyřešeno **snížení daně**; zákon pouze konstatuje, že snížení daně je v kompetenci vyšších územních celků a záleží na jejich všeobecně závazném nařízení, zda a v jaké míře bude uplatněno.

Zákonem je ale ustanoveno, že tato snížení daně se mohou týkat pouze vybraných skupin vozidel, jako jsou například:

- vozidla záchranné služby (a to včetně vozidel požární ochrany, horské služby, letecké záchranné služby a báňské záchranné služby),
- vozidla místní veřejné dopravy, která provozují činnost ve veřejném zájmu,
- vozidla určená k zemědělské nebo lesnické činnosti,
- popřípadě i vozidla určená k podnikání v souvislosti se splněním vybraných norem Euro III až Euro VI.

Dále platí, že pokud by na výše zmíněná vozidla připadlo více snížení daní (například z důvodu splnění Euro normy a zároveň jde o vozidlo pro zemědělskou činnost), uplatní se pouze jedno snížení, které je pro poplatníka výhodnější. Vyšší celky mají také právo nařízením **úplně od daně osvobodit** vozidla, kterých by se týkalo takovéto snížení.

Základ daně je vymezen totožně s českou legislativou (dokonce pamatuje na to, že se v dokladech vozidla může vyskytovat jak pojem celková hmotnost, tak největší povolená hmotnost).

Sazby daně jsou opět v kompetenci vyššího územního celku, ale nesmí být nižší, než sazby uvedené v příloze č. 4 zákona č. 582/2004 Z. z. Tak jako v České republice se sazby daně určují pro osobní vozidla podle zdvihového objemu motoru a pro nákladní vozidla, přívěsy a návěsy podle hmotnosti a počtu náprav, oproti české dani je zde však odlišnost v tom, že pokud je o jízdní soupravu skládající se z tahače a návěsu, vozidla se sice zdaní zvlášť (tedy tak, jak je tomu u nás), ale budou pro ně použity sazby daně o jednu třídu nižší, než jaké by se v tabulce vyhledaly pro samostatná vozidla.

Zálohy na daň poplatník neplatí, pokud předpokládaná výše roční daně nepřesáhne 660 eur. Jestliže je předpokládaná výše daně v rozmezí 660 až 8 292 eur, je poplatník povinen platit čtvrtletní zálohy. Měsíční zálohy platí poplatníci daně, u nichž se očekává, že roční daň přesáhne částku 8 292 eur. Zdaňovacím obdobím je kalendářní rok a daňové přiznání musí poplatník podat do 31. ledna roku následujícího po zdaňovacím období.

4.2.1 Případová studie – porovnání českého a slovenského zdanění

Představme si, že dva podnikatelé používají totožná vozidla, přičemž jeden poplatník svou podnikatelskou činnost provozuje v České republice a druhý ve Slovenské republice, konkrétně v Trenčianském samosprávném kraji.

Prvním používaným vozidlem je osobní automobil Volkswagen Passat registrovaný v dubnu roku 2010, zdvihový objem motoru tohoto vozidla je 2 000 cm³ a splňuje emisní normu Euro V.

Pro osobní vozidlo se zdvihovým objemem motoru 2 000 cm³ je v České republice sazba daně silniční 3 000 Kč, tato sazba však bude po celé trvání roku 2014 snížena o 40 %, protože od první registrace vozidla uběhne doba v rozmezí 36 až 72 měsíců. Daňová povinnost za osobní automobil tak ve výsledku bude 1 800 Kč.

Abychom mohli zjistit, kolik zaplatíme na dani z motorových vozidel na Slovensku, je třeba zohlednit, ve kterém vyšším územním celku sídlí. Pro poplatníka z tohoto případu platí konkrétní sazby daně z motorových vozidel, které jsou dány všeobecným závazným nařízením zastupitelstva Trenčianského samosprávného kraje, pro rok 2014 je platné nařízení č. 7/2011 (nejaktuálnější nařízení). Z tohoto nařízení vyčteme, že pro námi uvažovaný osobní automobil je roční sazba daně 150 eur. Stejně nařízení také určuje, že sleva na dani z důvodu dosažení určité emisní normy se netýká osobních automobilů, takže na toto vozidlo nelze uplatnit. Pro názorné porovnání převedeme eura na Kč⁴, daň z motorových vozidel po převodu vychází na 4 118 Kč.

Tab. 4.2.1 Porovnání zdanění osobního vozidla v ČR a SR

	Český poplatník	Slovenský poplatník
sazba daně	3 000 Kč	4 118 Kč
snížení daně	1 200 Kč	0
výsledná daň	1 800 Kč	4 118 Kč

zdroj: vlastní

Druhým používaným vozidlem je nákladní vozidlo DAF FA s valníkovou nástavbou s plachtou. Celková hmotnost tohoto vozidla je 12 tun, má 2 nápravy. První registrace proběhla v červenci 2007 a automobil splňuje emisní normu Euro III.

⁴ Kurz ČNB ke dni 1. 5. 2014, 1 EUR = 27,455 CZK

Česká daň silniční pro vozidlo výše zmíněných parametrů přiřazuje roční sazbu daně 10 800 Kč. Protože byl automobil poprvé registrován v červenci 2007, bude sazba daně snížena o 25 % po dobu prvních 7 kalendářních měsíců roku 2014 a bude se tedy v průběhu roku měnit. Měsíční sazba (roční sazba daně vydělena počtem kalendářních měsíců) vychází na 900 Kč, přičemž v období od ledna do července bude snížena o 25 % (vychází 4 725 Kč) a v období od srpna do prosince ke snížení nedojde (4 500 Kč). Výsledná daň za nákladní vozidlo bude 9 225 Kč.

Sazby slovenské daně z motorových vozidel stejně jako v případě osobního automobilu získáme z příslušné všeobecného závazného nařízení vyššího územního celku. Pro tento konkrétní případ je sazba daně 626 eur (17 187 Kč), ale protože vozidlo splňuje emisní normu Euro III, je snížena na konečných 562,63 eur, v naší měně 15 447 Kč.

Tab. 4.2.2 Porovnání zdanění nákladního vozidla v ČR a SR

	Český poplatník	Slovenský poplatník
sazba daně	10 800 Kč	17 187 Kč
snížení daně	1 575 Kč	1 740 Kč
výsledná daň	9 225 Kč	15 447 Kč

zdroj: vlastní

Porovnáme-li sazby daní, dojdeme k závěru, že vozidla, která jsou předmětem slovenské daně z motorových vozidel, jsou zdaněna více, než vozidla, která podléhají české dani silniční. Přestože obě daně mají společný historický základ v zákonech ČSFR, lze konstatovat, že na Slovensku prošla tato obdoba silniční daně podstatnějším vývojem, kdy byla nejenže z velké části přesunuta do kompetence krajů (do jejichž rozpočtů z ní plynou příjmy a zároveň mají tyto kraje pravomoc nastavovat sazby a snížení daně), ale díky tomu, že prošla více a radikálnějšími změnami, se postupem času i zvyšovaly sazby daně a reflektovaly tak nárůst cenové hladiny.

4.3 Další zpoplatnění používání vozidla

Je velmi důležité si uvědomit, že dani silniční zpoplatnění používání vozidel pro podnikající poplatníky nekončí, protože ve většině případů platí také spotřební daň z minerálních olejů a mýtné, případně dálniční známku.

Spotřební daň z minerálních olejů se týká největšího počtu provozovatelů motorových vozidel, jelikož se tato daň vztahuje nejen na klasická paliva, jako je benzín a motorová nafta, ale také na zkapalněné ropné plyny (LPG). Spotřební dani se tak vyhnou

hlavně provozovatelé vozidel, která jako palivo používají stlačený zemní plyn (CNG) nebo elektřinu, ovšem počet těchto vozidel provozovaných na území České republiky není významný – v roce 2013 bylo registrováno pouze 6 300 vozidel s pohonem na CNG⁵, elektromobilů je provozováno ještě méně⁶.

Například na 1 litr pohonné hmoty s obsahem olova do 13 mg/l je v roce 2014 spotřební daň 12,84 Kč. Poplatník, který ve vozidle s průměrnou spotřebou paliva 6 litrů na 100 km ujede ročně 30 000 km, tak na spotřební dani zaplatí 23 112 Kč. V praxi jsou takovéto spotřeby paliva schopny dosáhnout v běžných podmínkách především osobní automobily, pro které se roční sazba silniční daně pohybuje v rozmezí 1 200 Kč až 4 200 Kč (a to bez započítání případného snížení sazby). Dopad spotřební daně z minerálních olejů na motoristy nelze v žádném případě podcenit, zvláště vezmeme-li v potaz, že z ceny včetně spotřební daně se dále platí daň z přidané hodnoty.

Mýto se týká všech vozidel s největší povolenou hmotností nad 3,5 tuny a jeho výše závisí především na parametrech vozidla a počtu ujetých kilometrů na zpoplatněných silnicích (tj. dálnicích, rychlostních silnicích a vybraných silnicích I. třídy). Platí zde přitom podobný princip jako u spotřební daně z minerálních olejů, tedy že čím více je vozidlo používáno, tím více za spotřební daň, respektive mýto, provozovatel vozidla zaplatí.

Na zřetel je ovšem nutné vzít ten rozdíl, že zatímco placení spotřební daně se motorista za normálních podmínek nevyhne, placení mýtného se vyhnout lze použitím neplacených silnic nižších tříd, což kupříkladu v situaci, kdy budou těžká nákladní vozidla projíždět středem obce v blízkosti škol nebo zdravotnických zařízení, můžeme jen stěží považovat za obecně přijatelný jev.

Pro vozidla s největší povolenou hmotností do 3,5 tuny je **roční časový poplatek** – dálniční známka – za využití vozidla 1 500 Kč. Na rozdíl od mýtného je tedy úplně jedno, jakou vzdálenost vozidlo během roku po placených úsecích silnic urazí.

4.3.1 Analýza silniční daně ve vazbě na spotřební daň a mýto

Dále rozvineme případ **poplatníka A** (z kapitoly 4.1.1). Celoročně používá vozidlo kategorie N1, za které má za rok 2014 povinnost zaplatit silniční saň ve výši 1 872 Kč (sazba byla snížena o 48 %, bez snížení by daň byla 3 600 Kč). Předpokládáme, že poplatník

⁵ Zdroj: <http://www.cng.cz/cs/statiska-cr-evropa-svet/>

⁶ Zpravodajský portál Týden.cz, http://www.tyden.cz/rubriky/auta/zajimavosti/pocty-na-jednu-dobijeci-stanici-v-cr-vychazi-jeden-elektromobil_232094.html

s tímto vozidlem během roku najezdí 30 000 km, přičemž průměrná spotřeba tohoto vozidla je 8 litrů paliva na 100 km a vozidlo jezdí na motorovou naftu. Spotřební daň z minerálních olejů je 10,95 Kč na litr nafty.

V souvislosti s provozováním vozidla za rok 2014 poplatník zaplatí 26 280 Kč na spotřební dani, 1 500 Kč za dálniční kupon a 1 872 Kč za silniční daň.

Poplatník E (z kapitoly 4.1.3) je autodopravce a provozuje tahač s návěsem, za které v roce 2014 zaplatí silniční daň ve výši 42 113 Kč. Během roku s vozidlem najezdí 100 000 km s průměrnou spotřebou 33 litrů nafty na 100 km. Po zpoplatněných silnicích v České republice během roku ujede 30 000 km. Tahač patří do emisní třídy Euro IV.

Vypočítáme součin průměrné spotřeby paliva na 1 km a počet ujetých kilometrů, čímž získáme objem spotřebovaného paliva za rok. Tento objem vynásobíme spotřební daní z minerálních olejů, která je pro naftu 10,95 Kč na litr paliva, a získáme výši spotřební daně zaplacené v průběhu roku, 361 350 Kč.

Abychom dokázali přesně vypočítat mýto za rok 2014, potřebovali bychom přesné záznamy z palubní jednotky vozidla, tzn. informace o tom, kolik kilometrů bylo ujeté na konkrétních zpoplatněných silnicích ve kterou denní dobu a kolik zrovna mělo náprav (počet náprav návěsu se pro zjištění sazby mýta přičítá k počtu náprav tahače a považují se za jedno vozidlo). Pokud zadání zjednodušíme tak, že budeme předpokládat, že vozidlo ujelo 25 000 km po dálnicích a rychlostních silnicích a 5 000 km po zpoplatněných silnicích I. třídy, přičemž celou dobu jelo i s návěsem a nikdy nejelo v pátek od 15:00 do 20:00 hodin, můžeme alespoň přibližně vypočítat, kolik za rok bude na mýtu zaplacen.

Sazby mýtného pro emisní třídu IV jsou 6,44 Kč za ujetý kilometr na dálnicích a rychlostních silnicích a 3,06 Kč za ujetý kilometr na silnicích I. třídy. Jednoduchým vynásobením těchto sazeb a najetých kilometrů tak získáme částky 161 000 Kč za mýtné poplatky za dálnice a rychlostní silnice a 15 300 Kč za mýto na zpoplatněných úsecích silnic I. třídy, celkem by tedy provozovatel vozidla za rok 2014 zaplatil 176 300 Kč za mýto.

Porovnáme-li tyto zaplacené částky, suverénně nejvíce bude stejně jako v případě poplatníka A zaplacené na spotřební dani z minerálních olejů za nakoupené pohonné hmoty, podstatně méně pak za mýtné a nejméně za silniční daň, která v tomto konkrétním případě bude dosahovat pouze výše 7,26 % z celkem zaplacené sumy 579 763 Kč.

4.4 Význam daně silniční

Pakliže budeme od výběru silniční daně očekávat pouze příliv peněz do Státního fondu dopravní infrastruktury, těžko v ní můžeme nalézt zásadní nedostatky. Je sice pravda, že díky tomu, že od zavedení daně prakticky nebyly zvýšeny sazby, zatímco cenová hladina stoupala, již není zdanění tak efektivní jako kupříkladu na začátku 90. let, nicméně pokud bychom dospěli k závěru, že je potřeba na silniční dani vybrat více peněz, jde pouze o otázku úpravy sazeb daně a nikoliv problém v její podstatě. Jelikož výnosy ze silniční daně jsou převáděny do SFDI, můžeme zjednodušeně říci, že silniční daní je částečně financována výstavba a údržba silniční sítě

Z ekologického hlediska lze v silniční daně nalézt motivy, které mají za úkol mimo jiné zlepšení stavu životního prostředí, jmenovitě jde o snižování sazby daně pro vozidla novějšího data výroby, která jsou díky technologickému pokroku a novějším technickým normám šetrnější k přírodě z hlediska nižší emise tzv. skleníkových plynů. Ekologický motiv můžeme také sledovat u slev na dani v případě využití vozidel pro kombinovanou dopravu, při které jsou nákladní kontejnery automobily přepravovány po cestách pouze do nejbližších překladišť a dále jsou hromadně přepravovány po železnici, popřípadě námořně, tedy ekologičtější způsobem přepravy než v případě, že by byly přepravovány jednotlivými vozidly.

Je sporné, zda samotná silniční daň může poplatníka motivovat natolik, aby zvážil pořízení nového, ekologičtějšího vozidla, nicméně může být faktorem v jeho rozhodování. Pokud vezmeme v potaz, že cena nového osobního automobilu je v řádu statisíců a roční sazba daně pouze v řádu jednotek tisíců, rozhodně nemůžeme vliv silniční daně přeceňovat. Poněkud více motivování mohou být provozovatelé nákladních vozidel nad 3,5 tuny, jako například autodopravci, kteří pořízením nového vozidla získají nejen nárok na snížení sazby silniční daně, ale pokud bude nově pořízené vozidlo splňovat přísnější emisní normy, mohou také ušetřit na mýtném, což právě v případě autodopravců může znamenat nezanedbatelnou úsporu (pro vozidla se 4 a více nápravami je sazba mýta pro vozidla splňující normu Euro V poloviční, než u vozidel splňujících pouze normu Euro II).

Největším ekologickým přínosem tak z hlediska daně silniční zůstává skutečnost, že vozidla s pohonem na alternativní paliva jsou od daně osvobozena, v dnešní době se toto osvobození týká hlavně osobních automobilů s pohonem na LPG, několika stovek autobusů používajících jako palivo CNG a několika málo elektromobilů, které jsou v republice provozovány.

4.5 Návrhy na změny silniční daně

Jak již bylo řečeno, význam silniční daně na rozhodování poplatníka z důvodu její výše vzhledem k ostatním nákladům na provoz vozidla nelze příliš přeceňovat. Neznamená to však, že není možné pomocí úprav daně něčeho prospěšného dosáhnout.

4.5.1 Interakce s mýtem

Představme si situaci, kdy se řidič nákladního vozidla záměrně vyhýbá mýtem zpoplatněným úsekům silnic a namísto po těchto silnicích vhodných pro nákladní dopravu využívá silnice vedoucí centry obcí, což má za následek zvýšení prašnosti a hlučnosti, tedy celkové zhoršení hygienických podmínek v dotčených obcích. Řešení tohoto problému může být jistě vícero a je nezbytné najít takové konkrétní opatření, které bude jednoduché k implementaci a zároveň nebude přehnaně ekonomicky nákladné.

Jednak se zde nabízí řešení, která přímo s mýtným systémem a silniční daní nesouvisí, jako je například přímý zákaz průjezdu vozidel vybraných kategorií přes obec. Takové opatření by samozřejmě vyžadovalo příslušné změny v legislativě a především pak racionální chování zastupitelstev obcí, aby nedošlo k situacím, kdy by takové opatření bylo zneužito v obcích, přes které nelze nákladní dopravu omezit z důvodů stavu silniční sítě v blízkosti obce.

Možností je také zavedení slevy na dani silniční, která by závisela na počtu ujetých kilometrů po zpoplatněných silnicích. Takováto změna zákona by mohla motivovat některé poplatníky k většímu používání zpoplatněných silnic, respektive by se pro ně mohlo stát využívání silnic nižších tříd vedoucích obcemi méně výhodné, než je tomu dnes. Budeme-li brát v úvahu, že během jízdy po lokálních silnicích musí vozidlo častěji brzdit a zrychlovat a má tedy vyšší spotřebu, je zde důvod pro využití zpoplatněných silnic již v dnešní době. A přestože daň silniční samotná se nejeví nikterak významně, mohla by v kombinaci s tímto racionálním argumentem ovlivnit rozhodování motoristy. Stanovení konkrétních sazeb slevy na dani by samozřejmě muselo být cílem dalšího rozsáhlého výzkumu, aby změny vedly právě k požadovaným efektům v praxi. Bylo by samozřejmě nutné zvážit, zda bude případný přínos z této změny vyvážen dopadem na příjmy do veřejných rozpočtů.

Zajímavým řešením by mohlo být rozšíření mýtného systému na silnice vedoucí obcemi, v jejichž blízkosti jsou vhodnější silnice s tím, že sazba mýtného za průjezd obcí by byla nastavena tak, aby se nákladním vozidlům průjezd nevyplatil a zároveň aby nijak neomezoval autobusovou dopravu. Hlavní výhoda tohoto návrhu spočívá v tom, že řeší situaci konkrétní, nákladní dopravou postižené obce a nikoliv plošně, lze tedy dialogem mezi

reprezentanty obcí, dopravními experty a zákonodárci najít konkrétní úseky silnic vhodné pro takové zpoplatnění. Nevýhodou pak je nutnost stavby kontrolních bran elektronického systému mýtného a fakt, že by se mohlo mýtné dotknout i vozidel, jejichž průjezd obcí je nezbytný a nemůžeme na ně nahlížet tak, že se na problému podílí, jako jsou kupříkladu nákladní vozidla místních obyvatel. Tomuto negativu bychom mohli nicméně předejít kombinací tohoto návrhu s návrhem předchozím, tedy kromě zavedení mýta do obcí i souběžné zavedení slev na dani silniční. Pro autodopravce by bylo stále výhodnější využití jiných silnic s nižšími sazbami mýtného a místní obyvatelé by byli kompenzováni právě na dani silniční.

4.5.2 Zrušení daně silniční

Daleko radikálnějším návrhem na změnu silniční daně je její zrušení. Jedním z argumentů pro její zrušení je fakt, že je diskriminující vůči podnikajícím osobám. Je také na pováženou, zdali je v době, kdy se ekonomice příliš nedaří, vhodné podnikatele příliš daňově zatěžovat.

Zrušením daně silniční by samozřejmě došlo ke snížení příjmů do státního rozpočtu, konkrétně do Státního fondu dopravní infrastruktury. Zde je nutné si uvědomit, že příjmy z daně silniční jsou ročně asi 5,4 mld. Kč⁷. Tato suma není v žádném případě zanedbatelná, ale uvažíme-li, že příjmy ze spotřební daně z minerálních olejů jsou okolo 73,3 mld. Kč⁷ ročně, nelze tuto částku ani nijak přeceňovat. Pokud by například sazba spotřební daně byla zvýšena tak, aby nahradila příjmy ze zrušené silniční daně, pocítily by tuto změnu sice všichni občané na ceně pohonných hmot, ale podnikatelé by nebyli diskriminováni.

Daň silniční samozřejmě nemá za úkol jen naplnit státní kasu, ale i svůj ekologický význam. Případné zrušení silniční daně spolu se zvýšením sazby spotřební daně by však provozovatele vozidel ekologicky motivovalo také, jelikož provoz vozidel na alternativní pohon by zvýšením spotřební daně z minerálních olejů nijak znevýhodněn nebyl a vozidla na tradiční pohonné hmoty by byla ve výsledku zvýhodněna podle konkrétní spotřeby paliva, nikoliv podle data výroby. Navíc by takto bylo více zpoplatněno i užívání vozidel občanů jiných států, kteří by u nás zakoupili palivo. Zrušením silniční daně by došlo také ke zjednodušení daňové soustavy. Jako nevýhodu takového návrhu je nutné vidět skutečnost, že zvýhodnění kombinované dopravy by nebylo zachováno, takže by kombinovaná doprava musela být zvýhodněna jinak.

⁷ Údaje schváleného státního rozpočtu pro rok 2013, zdroj: <http://www.mfcr.cz/cs/aktualne/tiskove-zpravy/2013/plneni-rozpocet-se-zlepsilo-o-24-mld-kc-13661>

Je nezbytné vzít v potaz, že změny takového rozsahu záleží hlavně na politickém rozhodnutí přímo zvolených zástupců občanů našeho státu v Parlamentu České republiky a jsou dalece nad rámcem této bakalářské práce.

5. Závěr

Daň silniční se ve stavu, v jakém je v dnešní době, jeví značně problematicky.

Tím, že celý její výnos plyne do Státního fondu dopravní infrastruktury, můžeme za hlavní účel silniční daně považovat účel tohoto fondu, tedy rozvoj, výstavbu, údržbu a modernizaci silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest. Tento cíl lze považovat za celospolečensky žádoucí a silniční daň jej svou fiskální funkcí naplňuje. Ovšem je-li tento úkol daně prospěšný pro celou společnost, není zřejmé, proč na něj má přispívat pouze konkrétní skupina obyvatelstva, konkrétně podnikatelé používající vozidla a vlastníci nákladních automobilů. Vlastníci vozidel již do SFDI přispívají každým nákupem pohonných hmot a využitím placených úseků silniční a dálniční sítě. Silniční daň se v takovémto světle jeví jako diskriminující.

Dalším problémem silniční daně ve stávající podobě je fakt, že sazby nebyly více než 20 let nijak zásadně změněny, nereflektovaly nárůst cenové hladiny. Pro poplatníky tak daň sice není takovou zátěží, jakou byla například v 90. letech, na druhou stranu tím ale také ztratila sílu výrazně poplatníky motivovat, a to hlavně v ekologických otázkách. Slabá daň silniční poplatníky těžko může přimět k obnově zastaralého vozového parku, popřípadě pořízení vozidla na alternativní, ekologicky šetrnější pohon. Je v řešení těchto otázek prakticky vytlačena daleko výraznější spotřební daní z minerálních olejů.

Pokud by daň silniční měla být východiskem pro odstranění některých negativních jevů, narazíme na skutečnost, že je reálně příliš slabá a může v hrát potenciálních řešeních pouze podpůrnou úlohu.

Tato bakalářská práce dospěla k závěru, že by bylo možné daň silniční zrušit a výnosy z ní nahradit zvýšením mýtného, popřípadě spotřební daně z minerálních olejů, a ve výsledku by takové zdanění nebylo diskriminující vůči podnikatelským subjektům a nebyla by ztracena motivace k ekologičtějšímu chování k přírodě.

Seznam použité literatury

Monografie:

JANOUSŠEK, Karel. *Daň silniční s komentářem*. 3. vyd. Olomouc: ANAG, 2010. 136 s. ISBN 978-80-7263-587-0.

KOBÍK, Jaroslav a Alena KOHOUTKOVÁ. *Daňový řád s komentářem 2013*. 2. vyd. Olomouc: ANAG, 2013. 1192 s. ISBN 978-80-7263-769-0.

ŠIROKÝ, Jan. *Daně v Evropské unii*. 5. vyd. Praha: Linde, 2012. 400 s. ISBN 978-80-7201-881-9.

VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2012*. 11. vyd. Praha: 1. VOX, 2012. 372 s. ISBN 978-80-87480-05-2.

VANČUROVÁ, Alena a Lenka LÁCHOVÁ. *Daňový systém ČR 2014*. 12. vyd. Praha: 1. VOX, 2014. 391 s. ISBN 978-80-87480-23-6.

Elektronické dokumenty a ostatní:

Zákon České národní rady č. 339 ze dne 5. května 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České a Slovenské Federativní Republiky*. 1992, částka 71, s. 1953-1956. Dostupný také: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=c&id=2594>. ISSN 1210-0005.

Zákon České národní rady č. 16 ze dne 21. prosince 1992 o dani silniční. In: *Sbírka zákonů České republiky*. 1993, částka 6. s. 133-136. Dostupný také: <http://aplikace.mvcr.cz/sbirka-zakonu/ViewFile.aspx?type=z&id=22446>.

Zákon č. 582 z 23. septembra 2004 o miestnych daniach a miestnom poplatku za komunálne odpady a drobné stavebné odpady. In: *Zbierka zákonov Slovenskej republiky*. 2004, částka 247, s. 5830-5832. Dostupný také: jaspi.justice.gov.sk.

Seznam zkratek

CNG	Compressed Natural Gas, stlačený zemní plyn
ČR	Česká republika
DzP	Daň z příjmů
DzP FO	Daň z příjmů fyzických osob
LPG	Liquefied Petroleum Gas, zkapalněný ropný plyn
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SR	Slovenská republika

Prohlášení o využití výsledku bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byl seznámen s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, bakalářskou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 9. 5. 2014

Filip Zelinka

Filip Zelinka

Seznam příloh

1. Přihláška k registraci k dani silniční pro fyzické osoby
2. Přiznání k dani silniční